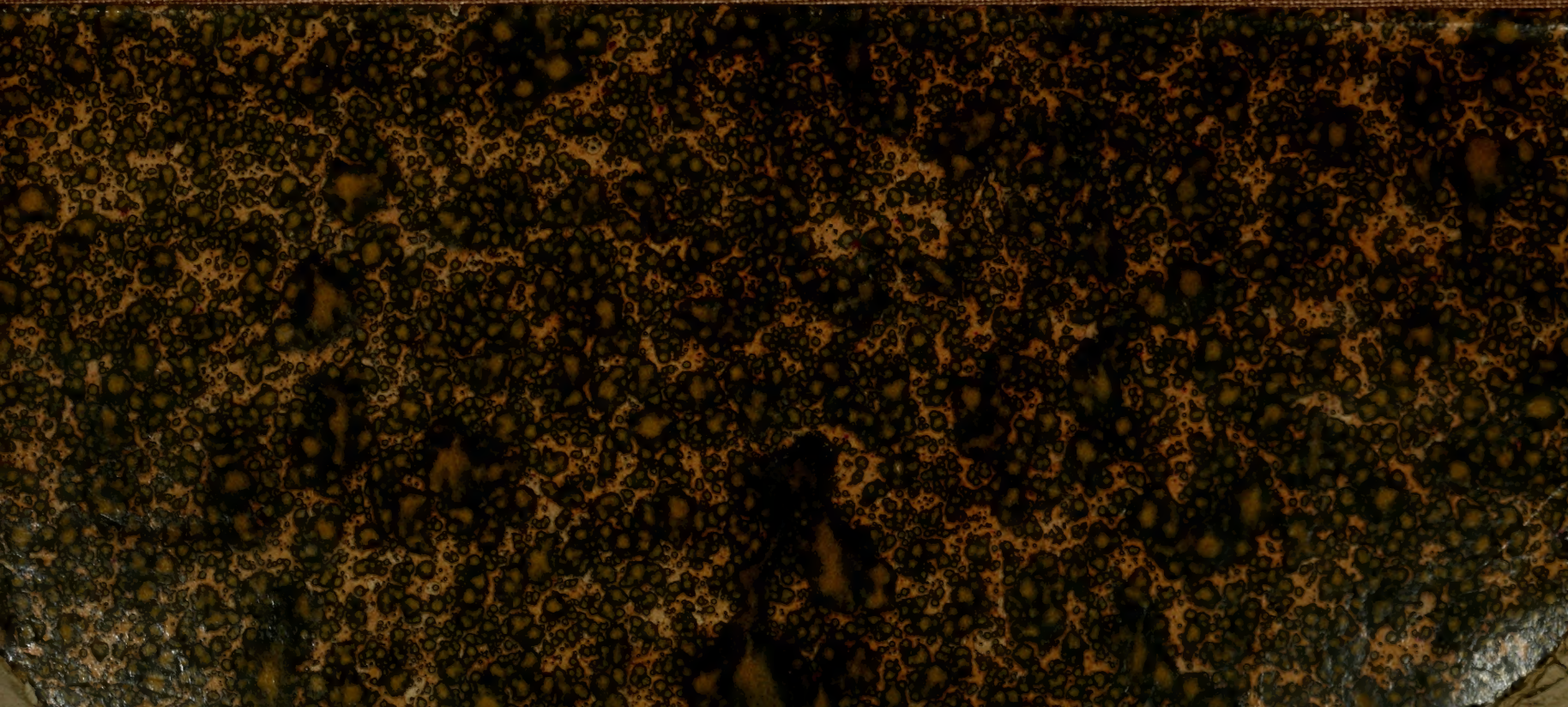
3 1761 08106291 1



CAMPAÑAS NAVALES

GUERRA DE LA INDEPENDENCIA

1815 - 1821

CAMPAÑAS NAVALES

DE LA

REPÚBLICA ARGENTINA

GUERRA DE CORSO

1815 á 1821

CUADROS HISTORICOS

POR

ANJEL JUSTINIANO CARRANZA

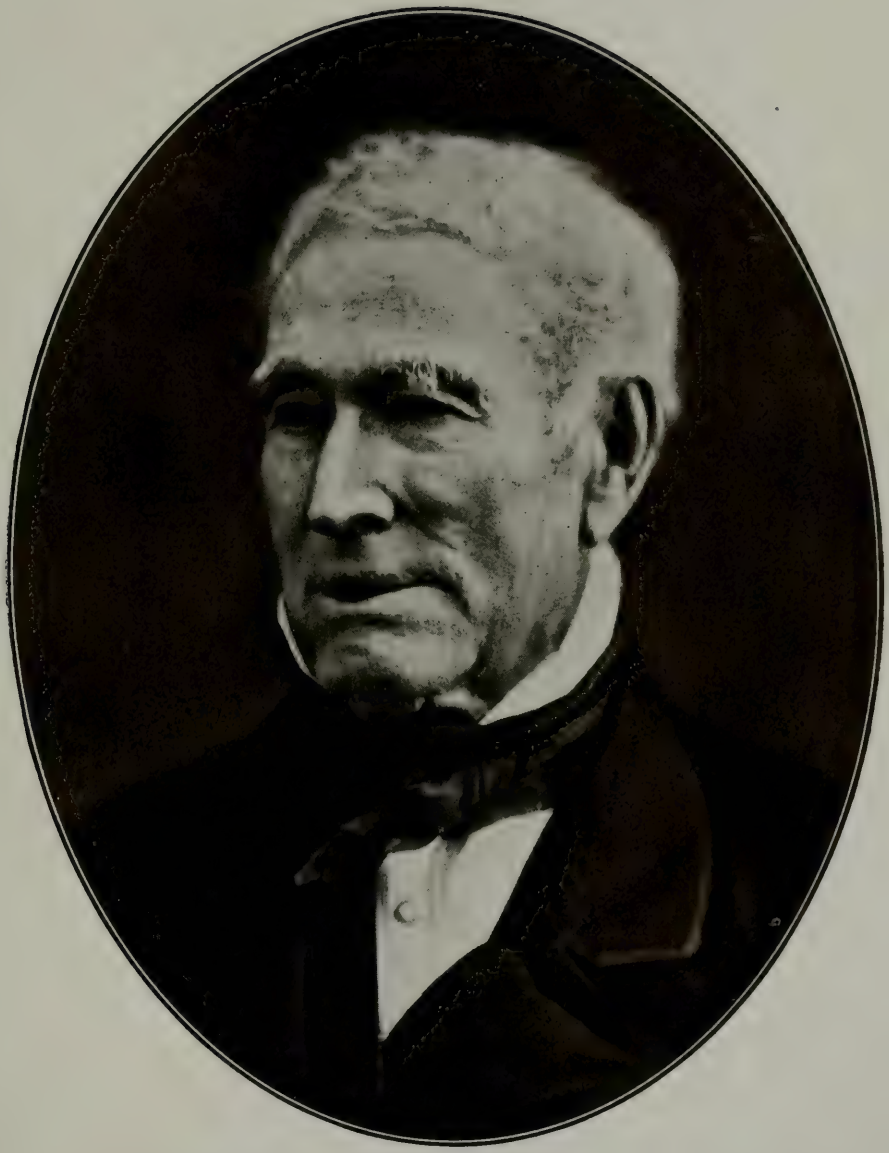
TOMO III.

BUENOS AIRES

1916

LIBRARY
AUG
29
1904
UNIVERSITY OF TORONTO

F
2845
C36
1914
t.3



Copia de un daguerreotipo que el almirante Guillermo Brown regaló a Don José M. González Garaño y hoy en poder del Sr. Alejo B. González Garaño.

A Rodolfo Wáshington Carranza

CAPITULO I

SUMARIO: Consecuencias de la rendición de Montevideo. — Invasión y retirada de Pezuela. — La guerra civil: Arerunguá. — Evacuación de la Banda Oriental. — Derrocamiento de Alvear: Alvarez Thomas y Rondeau. — Campaña desgraciada sobre el Alto Perú. — Situación dificilísima. — Restauración de Fernando VII en el trono de la monarquía española. — Planes políticos aconsejados por Lord Strangford. — Proyectos reconquistadores de Fernando: expedición de Morillo. — La "Santa Alianza": Inglaterra y Estados Unidos.

Le trident de Neptune est le sceptre du monde...

La revolución, desarzonada por el contraste de sus armas en Vilcapugio y Ayohuma, vacilaba, casi expuesta a fracasar como todas las otras de América, cuando cayó a sus plantas la espada de Vigodet, defensor de Montevideo, baluarte del poder español en el río de la Plata, quebrada por el incontrastable poder de la naciente marina argentina...

Y no solamente se alcanzó la enorme ventaja de librar de enemigos a la vastísima cuenca rioplatense, y aprovisionar abundantemente con el botín de la victoria nuestros exhaustos arsenales, alejando de las preocupaciones del gobierno el peligro cercano, siempre amenazador, sino que sus efectos repercutieron inmediatamente en el Alto Perú, en Chile y Perú, y salvando los mares, allá en la vieja Europa, cuyos políticos levantaron la cabeza y pusieron el oído al estrépito del poderoso derrumbamiento...

No podía producirse en hora más oportuna la victoria! Vencidos nuestros ejércitos en las altiplanicies bolivianas avanzó el español en pos de sus últimas reliquias escapadas a la derrota, ansioso de darle el golpe de gracia; y después de ocupar a Jujuy extendió su dominación a Salta (comienzos de 1814) con el propósito de correrse por las costas del Paraná buscando el contacto de sus férreas legiones vencedoras, a la sazón bien formadas y pertrechadas, con las que, tras las murallas de Mon-

tevideo, se sentían asfixiar por el círculo de acero de las bayonetas de Rondeau, hecho inexpugnable por la aleación heroica de los cañones y del alma de Brown.

La caída de la plaza contuvo el empuje de Pezuela y permitió arrollarlo, arrojándole nuevamente a las anfractuosidades de las serranías, teatro de su pericia y arrojo, y entre cuyos riscos, empapados en sangre de libres y de mártires, recogió el título quichua de "Marqués de Viluma" con el que el rey Fernando premió sus hazañas contra nuestra libertad y derechos.

Llegaba a Salta con el pensamiento de concentrar sus fuerzas para proseguir enérgicamente su campaña que tenía por objetivo militar la capital de Buenos Aires, cuando recibía la noticia de haber sido destrozado en la acción de la "Florida", el 25 de Mayo, el coronel Blanco, lo que a pesar de su gravedad, puesto que el triunfador Arenales quedaba a su retaguardia amenazándola, no le hizo vacilar en su intento; pero la de la caída de Montevideo, que le llegó a poco, no solamente paralizó sus movimientos, sino que le aconsejó retrogradar, decidiendo retirarse a Suipacha, como lo hizo, acosado sin cuartel ni piedad por los legendarios gauchos salteños que, como de costumbre, para defender la tierra sagrada de la patria, sintieron tan ligero el brazo como tuvieron pesadas aquellas tremendas armas criollas con que castigaban a sus profanadores.

" Fueron tales y tan grandes los apuros y las ansiedades en que la toma de Montevideo puso al virrey de Lima", dice López, "que no sólo se declaró impotente para reforzar a Pezuela, como éste se lo exigía con urgencia temiendo el rápido avance de las fuerzas argentinas, sino que formó Consejo de guerra en Lima el 30 de Agosto. Se acordó en él aprobar la precipitada retirada de Pezuela; oficiar inmediatamente al general D. Mariano Osorio, comandante de las fuerzas realistas que operaban en Chile, que en el caso de haber triunfado de los patriotas de esa gobernación, despachara a Arica el fuerte regimiento *Talaveras* compuesto de viejos soldados europeos, y los dos batallones de *Chiloé* que tenía allí a sus órdenes; y por fin, que si el estado de guerra en Chile no era tan lisonjero como se esperaba, celebrase con los independientes un convenio cualquiera *cuyas estipulaciones le permitiesen dirigirse con todas sus fuerzas al Perú para ayudar a salvar este vasto país y su ejército de operaciones, de los complicados peligros que le ame-*

nazaban". "He aquí, pues", agrega en justicia, "cómo fué que la victoria marítima del almirante Brown, el éxito brillante de las operaciones del general Alvear, y los actos de la política altamente inspirada de los ilustres prohombres del 8 de octubre de 1812 produjeron consecuencias continentales en toda la parte austral de la América del Sud". (1)

Pero la anarquía política y social que devoraba al país neutralizó en mucho los resultados fructuosos de la gran victoria, inutilizando en gran parte su eficacia e intensidad. Inmediatamente de rendida la plaza, Artigas que se mantenía rebelado contra la autoridad del gobierno argentino ocupó su atención en el propósito de traerlo a la paz a fin de poder llevar enérgicamente la guerra a los españoles triunfantes en el Norte; pero sus generosos anhelos fracasaron ante la injustificable actitud del caudillo y no hubo más remedio que el de acudir a las armas, siendo, en definitiva, los resultados del choque favorables a los anarquistas por la derrota de nuestras tropas en el *Arerunguá* que nos obligó a la evacuación de la Provincia Oriental (2).

Sin mayor gravedad fuera este suceso si sus consecuencias se circunscribieran al perímetro del territorio uruguayo; pero desgraciadamente la anarquía desbordó e inundó todo el litoral inficionando con sus perversas doctrinas el alma de los pueblos hasta Córdoba, cuyos gobernantes capitularon vergonzosamente con los demoledores. " No se conformaba Artigas",

---

(1) López. — "*Historia de la República Argentina*", tomo V.

(2) Alvear combinó con Soler en Montevideo el plan de campaña a seguir contra Artigas, marchando aquel desde la Colonia al interior de la Provincia y el segundo desde aquella Capital, en tanto que una división al mando del coronel Valdenegro amagaba la retaguardia artiguista, operando sobre las tropas de Blas Basualdo que merodeaban en la campiña entrerriana.

Dorrego marchó con una división en busca de Rivera, uno de los caudillos mas acreditados del artiguismo. En el Queguay se le incorporó una tropa al mando del coronel Vera con que Valdenegro lo reforzaba después de batir a Basualdo en el encuentro de Pós-Pós, y llegando a inmediaciones del Guayabos, arroyuelo tributario del Arerunguá, trabó la acción a las 12 del día 10 de enero de 1815 y peleó hasta las 4 de la tarde, en que la derrota más completa se pronunció en sus filas. Si algo de brillante tiene ese combate es, únicamente, el lujo de coraje desplegado por ambos contendientes, y si algo de lamentable no es, precisamente, la derrota de nuestras tropas, sino que fuera entre hermanos que se derramara tan estérilmente aquella sangre. Dorrego, que tenía fama de militar de escuela, procedió en esa acción con tanta valentía (la virtud más vulgar en nuestros soldados) como aturdimiento y negación de todo arte. Artigas celebró la victoria fusilando en su campamento al valiente correntino Genaro Perugorria, prisionero en su poder, bajo la fe de una capitulación, ¡sagrada para las almas honradas!

dice un autor uruguayo considerando su acción nefasta, "con satisfacer su ambición dentro de los límites de su provincia natal; le halagaba el influjo que ejercía en las otras tres provincias litorales y aspiraba a ensanchar ese influjo, a dominar en Entre Ríos, Corrientes, Santa Fe, Córdoba, Buenos Aires y aún el Paraguay, a ser la VOLUNTAD SUPREMA ante la cual se rindiesen pueblos y gobiernos. Todo lo que no fuera esto nada le importaba, ni aún las derrotas que sufrían las armas independientes en las batallas de cuyo éxito dependía la suerte futura de la América del Sud".

Elevado Alvear al mando supremo, cayó bien pronto precipitado por la enormidad de sus desaciertos, fomentando y justificando la revolución encabezada por Alvarez Thomas, y que capituló también con el caudillo oriental creyendo poder traerlo a la razón y reducirlo a la justicia.

Enorme y cruel y también merecido fué su desengaño respecto de éste, como torpes sus errores en el ejercicio del gobierno, sobre todo en la persecución de sus adversarios políticos, condenados con violación de todo respeto y de cuanto impone la moral y el derecho públicos, sin consideración de antecedentes ni servicios que les hacía dignos de otro tratamiento.

Poco duró la armonía entre Artigas y el Directorio Argentino por su negativa a satisfacer insólitas, exageradas exigencias. Pretendiendo Alvarez Thomas (1) anular los peligros de

---

(1) Alvarez Thomas (Ignacio) nació en Arequipa (Perú), en 1787, ingresando muy niño a la milicia de artillería de Lima. En viaje para España su familia hubo de detenerse en Buenos Aires, y el joven ingresó al Regimiento Fijo de esta ciudad. Concurrió a las operaciones contra los ingleses y fué gravemente herido en la defensa de Montevideo. Cooperó decididamente a la revolución de Mayo, cuyo primer gobierno le manifestó su confianza concediéndole el comando de un regimiento y sucesivamente la ayudantía del Estado Mayor, y el gobierno de Santa Fe. Asistió al sitio y rendición de Montevideo en 1814. Encabezó, como se ha dicho en el texto, la sublevación de Fontezuelas y ascendió al mando supremo en suplencia de Rondeau. En ese año fué ascendido a coronel mayor del ejército. Tocó a su gobierno la honra de convocar el glorioso congreso que declaró la independencia argentina; pero antes había caído del mando arrastrado por la anarquía. Desempeñó posteriormente diversos cargos políticos y militares hasta 1824 que fué al Perú en representación de nuestro gobierno, pasando a Chile en igual carácter. Enemigo de Dorrego contribuyó a su derrocamiento en 1828, y esto le condenó a las ulteriores persecuciones de Rosas. Se refugió en la Banda Oriental, de donde tuvo que trasladarse al Janeiro perseguido por el gobierno de Oribe, regresando a la patria después de la alborada triunfal de Caseros. Murió en 1857 en Buenos Aires, habiendo contribuido a combatir la horrenda tiranía de Rosas hasta con la sangre de sus hijos que murieron en el campo de batalla bajo las órdenes de Lavalle y Paz.

Ygn^o Alvar^z y
Thomas

la situación con un recurso radical, ofrecióle reconocer la independencia de la Provincia Oriental, que aquél no aceptó; y sí bien no se abandonó el propósito de llegar a un acomodamiento, no pudo el gobierno prescindir de enviar sus tropas a Santa Fe, al mando del virtuoso general Viamonte, a salvaguardar, si necesario fuera por la fuerza, los derechos y prerrogativas del gobierno de la Nación (1).

Entre tanto, Rondeau, que no había querido asumir el gobierno sin terminar la campaña que se proponía ejecutar sobre al Alto Perú, y que iniciara con un pequeño triunfo en el "Puesto del Marqués", la terminó el 28 de noviembre de 1815 con el tremendo descalabro de "Sipe-Sipe". La moral y disciplina en ese ejército había sido hondamente resentida, y parecía contaminado por las perversas pasiones de que estaban contaminadas las multitudes. La campaña fué abierta con desgracia: el primer hecho de armas, en el "Tejar", nos fué adverso, siendo allí sorprendido y aprisionado el coronel Rodríguez, y si no alterara el orden de esos sucesos funestos la pequeña victoria antes citada podríamos decir que toda ella fuera una continuada derrota.

Pero nada fuera ello si, como en el caso de la Banda Oriental, no concurriera también en ésta el corrosivo espíritu de anarquía que dió el escándalo de las rebeldías más vergonzosas en su propio seno; y que le hizo sufrir y soportar después amarguras mayores que la derrota en el campo de batalla por el brazo enemigo que desgarra pero no humilla, siendo el corolario de su dolorosa cruzada salvar sus reliquias del sangriento

---

(1) El general don Juan José Viamonte nació en Buenos Aires en 1774. Ingresó al servicio militar en 1786 y asistió a las operaciones contra los ingleses como ayudante de Liniers. Se decidió por la revolución de Mayo votando valientemente en el Cabildo del 22 por la cesacion del Virrey. Incorporado al ejército auxiliar del Perú, asistió a la funesta batalla de Huaquí, corriendo todas las vicisitudes de aquella campaña. En 1813 fué nombrado Mayor General del Ejército de Buenos Aires, y en 1814 Gobernador Intendente de Entre Ríos. Después de la revolución contra Alvear, de que participó, fué ascendido a Coronel Mayor. En 1815 fué destacado sobre Santa Fe, donde restableció el orden, pero un nuevo levantamiento inutilizó sus esfuerzos hasta obligarlo a rendirse. En 1818 fué diputado al Congreso nacional, y en 1819 general en jefe del Ejército destinado a operar sobre el litoral, en que fué reemplazado por Belgrano. Desempeñó elevados cargos militares y políticos, hasta que fué elegido Gobernador de Buenos Aires en 1829 por acuerdo entre Rosas y Lavalle. En 1833 fué nuevamente elevado a ese cargo pero imposibilitado de gobernar por las insidias de los partidarios de Rosas, renunció el puesto y se expatrió a Montevideo donde murió en 1843. Como Alvarez Thomas también la sangre de sus hijos contribuyó a combatir la tiranía.

desastre para ser recibidas a balazos por sus propios hermanos al regresar destrozadas al hogar incendiado ¡ay!, por el horrible fuego de infernales pasiones.

A pesar de todo, el pueblo había sido convocado para hacerse representar por sus diputados en un Congreso general que debía reunirse en Tucumán; y San Martín, el genio de la libertad de América, trabajaba reposada y serenamente aquella formidable máquina de guerra llamada "Ejército de los Andes" que salvaría los destinos de un mundo en batallas inmortales. Aquél debía fijar sólida y definitivamente con una acción trascendental los destinos políticos de la Nación, declarando en medio de las ruinas imponentes que nos circuían por doquier que era su voluntad irrevocable ser independiente y libre de todo poder extranjero; y éste, ratificando esa declaración solemne con hechos estupendos consumados por el poderío de sus armas centuplicado por la abnegación, patriotismo y disciplina de sus soldados cuyo molde quebró la muerte del último granadero!

A todos esos males y peligros, internos y externos, que amenazaban al país, se agregaba el de la restauración de Fernando VII en el trono de sus mayores, libre ya de la garra imperial y de la picota de Bayona; circunstancia que quitaba a la revolución el pretexto jurídico con que disimulaba sus fines de gobernar a nombre del soberano en cautividad, y a complicar por de contado su situación internacional con respecto a ciertas cortes europeas, especialmente la inglesa, que deseaba ante todo y sobre todo poner a cubierto o en progreso sus intereses comerciales en América sin comprometer su alianza con la monarquía española.

De este propósito emergió el pensamiento insinuado a nuestro gobierno por lord Strangford, ministro de la Gran Bretaña en la Corte del Brasil, de enviar comisionados a Europa para negociar la erección en el río de la Plata de una monarquía regida por un príncipe español, librando así, por lo menos, los derechos políticos que nos daría esa forma de independencia; y si esto no fuera posible, reconocer el vasallaje nuevamente con tal que se les concediese a estos pueblos un régimen colonial basado en la autonomía o gobierno interno de lo propio, política vergonzante que acogieron nuestros hombres de gobierno desesperados ya de salvar la revolución del abismo de la anarquía a que rodaba u obligados por la necesidad inelu-

Jn José Viamonte

dible de demostrar respetuosa obsecuencia al poderoso personaje que encarnaba el pensamiento de aquella nación, política que hoy le enrostran como un estigma los críticos cómodos que no saben lo que es mojarse la suela del zapato en servicio de la patria, pero que les sobra coraje y energías para injuriar la memoria de los valerosos varones que la fundaron en pleno reinado del vendaval.

Al recobrar Fernando el trono desató sobre su desgraciado país las furias de una alma proterva y corrompida, ejerciendo una de las tiranías más repugnantes que han avergonzado a la humanidad en castigo y represión del movimiento liberal y constitucional que se había producido en la península durante su cautividad. Restableció el régimen absoluto rasgando rabiosamente las páginas del Código nacional dictado por las Cortes en 1812, restauró el tribunal de la Inquisición para encarcelar y torturar a los que no admitían servilmente las doctrinas consagradas por el trono y la iglesia, disolvió las Cortes declarando criminales o traidores a los diputados liberales, persiguió a lo más honorable y distinguido de las clases ilustradas, fusiló por causas fútiles, y no dejó de perpetrar violencia, arbitrariedad o atentado de los conocidos por la maldad humana contra un pueblo cuyo mayor crimen había sido el de sacrificarse con una maravillosa abnegación para librar a tal monstruo de su cautiverio; y si tal malevolencia sentía contra los peninsulares ¿qué no abrigaría su alma tenebrosa contra los americanos que habían castigado con tan heroica constancia a los sostenedores de su odiosa y odiada dominación?

Su primer pensamiento fué enviar al río de la Plata una poderosísima expedición reconquistadora fuerte de quince mil hombres que se organizaría en Cádiz y dirigiría sobre nuestras costas el general Pablo Morillo (1), hombre de guerra

---

(1) Según "La Gaceta" de Buenos Aires (3 de junio de 1815), la expedición del General Morillo se componía de 9694 soldados con 428 oficiales, en cuarenta y cinco transportes escoltados por el *San Pedro*, navío de línea de 74 cañones, las fragatas *Efigenia* y *Diana*, dos corbetas, dos goletas y además 12 grandes lanchones.

Formaban el cuerpo expedicionario los siguientes regimientos y batallones: Dragones de la Patria, Dragones de Fernando VII, Artillería Real, Primero de León, Unión, Barbastro, Victoria, Legión, Castilla, Ingenieros y Zapadores y Columna de Cazadores, componiendo su comandancia y plana mayor, el general D. Pablo Morillo, mayor Francisco Winleser, Ayudantes León Artigas y Francisco Aguada,

de un temple durísimo y sin escrúpulos para imponer su ley, a que se opuso la diplomacia de Portugal que tenía una cuenta que saldar con la metrópoli española por el despojo y detentación de las plazas de Olivenza y Jurumenha, apoyada por el gabinete inglés, obligándole a torcer su rumbo hacia las costas de Venezuela donde cayó bajo la tajante espada de Bolívar.

La América conquistada por sus vasallos era su propiedad indiscutible y tenía derecho de recuperarla a todo trance y por cualquier medio, tal pensaba Fernando, todos sus consejeros, que los tenía sobradamente malvados, muchos hombres de relativa instrucción y la generalidad del pueblo, a excepción de los liberales que no compartían el conocido precepto de "haber nacido los americanos para vegetar en la opresión", y tal la convicción popular en el río de la Plata en cuanto a la opinión reinante en la Península, aun cuando los órganos de publicidad que exteriorizaban el pensamiento gubernativo dijeran alguna que otra vez lo contrario, como ocurrió con motivo de la llegada a nuestras playas de los sublevados a bordo de *La Trinidad* (1).

Secretarios Manuel Mayo y Tomás Garrada, Ministro N. Garrano y su Secretario, Tesorero, Contador, Médicos, Escribientes, etc.

Según Restrepo, historiador colombiano, la expedición debía hacerse a la vela en Cádiz el 1.° de diciembre de 1814, mas no lo pudo verificar hasta el 24 de enero siguiente. Vientos contrarios le obligaron a regresar a puerto, y zarpó nuevamente a la mitad de febrero, navegando hacia Canarias, donde se reunió en los últimos días de ese mes y desde allí dirigió su rumbo a la Costa Firme. Constaba de seis regimientos de infantería con la fuerza de mil doscientos hombres cada uno, de una columna de seiscientos cazadores escogidos, de un escuadrón completo de artillería volante con 18 piezas, de dos compañías de artillería de plaza y tres de zapadores, del regimiento de caballería de Fernando VII y de cuatro escuadrones de husares expedicionarios compuestos de destacamentos sacados de varios cuerpos. El total ascendía a 10.642 hombres. Traía además un parque de artillería con la dotación correspondiente para atacar una plaza de segundo orden, y para fortificar varios puntos, con todos los demás útiles necesarios para una expedición ultramarina destinada a países lejanos e insalubres. Componíase la fuerza naval del navío *S. Pedro de Alcántara*, de 74, tres fragatas, 25 a 30 buques menores con artillería de a 18 y 24. Los transportes eran más de 60. Mucho tiempo había que de los puertos de España no salía una expedición marítima tan numerosa, ni tan bien organizada.

. . . . . .

Era el general Morillo un militar ignorante y sin educación, duro por carácter y que se dejaba arrastrar por movimientos repentinos de cólera, desconfiado en extremo, aunque no desprovisto de sentimientos generosos, de franqueza y lealtad. Como general carecía de la ciencia necesaria y de esas combinaciones rápidas para trazar una campaña o dirigir los movimientos imprevistos en el campo de batalla; pero tenía un valor a toda prueba, energía y serenidad: severo sostenedor de la disciplina y del orden en todos los ramos, se hacía querer del soldado, y tales dotes constituían de Morillo un jefe acaso el más a propósito para hacer la guerra en la América española, donde solo combatían pequeñas fuerzas.

(1) Véase Capítulo VIII.

No aceptó en consecuencia el consejo del gobierno inglés a que antes aludimos, y su ofrecimiento a mediar entre la metrópoli y las "colonias" sobre la base del sometimiento de éstas previa concesión de algunas reformas y el reconocimiento del comercio libre; y lejos de acceder a cesión alguna de lo que conceptuaba derechos inalienables, obtuvo arrancar al interés del gobierno de la Gran Bretaña el compromiso contraído el 18 de agosto de 1814 de prohibir en la forma más eficaz que los independientes pudieran proporcionarse en ese país armas, municiones o cualquier artículo de guerra. Pero todos sus esfuerzos tenían necesariamente que fracasar porque la independencia americana no era obra del acaso o del favor de nadie, sino la resultancia fatal de la decisión soberana, irreductible, de sus pueblos, dispuestos indeclinablemente a fundarla; y por ello fué que Bolívar dió cuenta de las huestes de Morillo y San Martín de los ejércitos que dominaban el Pacífico, sin que ninguna valla paralizara su marcha triunfal.

Fernando desesperanzado poco después de la victoria de sus armas, acudió a los soberanos europeos a cuyo interés convenía ahogar la revolución y mantener enhiesto sobre el derecho democrático el principio de la legitimidad dinástica. El ministro inglés Castlereagh recibió el pedido, que estaba de acuerdo con sus opiniones antiliberales, de invitar a los reyes que formaban la liga de la "Santa Alianza" a intervenir sobre la base de algunas ridículas pequeñas concesiones que España haría "a sus colonias". En conocimiento de esta gestión, Don Bernardino Rivadavia escribió al ministro inglés declarándole en nombre del gobierno argentino que "no sería admitida por éste negociación alguna que no tenga por base la independencia nacional, porque ella será absolutamente nula y su único resultado sería prolongar la guerra degradando su carácter". Pero los consejos del embajador de Rusia, Tattischief, que tenía, además, en perspectiva, el mal oliente negocio de venderle a alto precio, como le vendió, la escuadra "podrida" de que hicimos mención anteriormente (1), y los muchos adoradores del abso-

(1) Cinco navíos y tres fragatas pagados por el ministro español don Antonio Ugarte en 500.000 libras esterlinas. El capitán de navío don Roque Guruzeta y Aguado denunció el estado de podredumbre de los barcos y fué destituído el 30 de marzo de 1819. Véase tomo II, pág. 100, y Apéndice, nota 25.

lutismo, empujaron a Fernando a la acción militar que era, por otra parte, la que más halagaba su espíritu rencoroso y vengativo, y solicitó de los aludidos soberanos una acción más intensiva y eficaz interviniendo con sus armas en la contienda hispano-americana.

Lord Castlereagh, jefe del gabinete inglés, fué notificado por el eminente Ricardo Rush, ministro plenipotenciario de los Estados Unidos de América, al tener conocimiento del proyecto de intervención de las potencias (Julio de 1818), "que su gobierno no podía considerar esta cuestión sino por el aspecto de la independencia de las colonias hispano-americanas y que la guerra no podría terminar con otro resultado"; y como el estadista británico insistiera en saber si esa opinión impediría a Estados Unidos aunar sus esfuerzos a la acción que proyectaban las grandes potencias europeas, respondió sin ambajes ni reticencias: "Ninguna razón hará cambiar la política de Estados Unidos con relación a las colonias hispano-americanas en insurrección contra España", resolución que había sido tomada después de madura reflexión.

Inglaterra, pues, se ponía por entonces del lado de la opresión; y si varió después su política fué, pura y exclusivamente, cediendo a la noble y generosa presión del gobierno norteamericano, circunstancia que no hemos tenido en debida cuenta los argentinos puesto que todos nuestros homenajes de gratitud han sido en memoria de Canning, que dió más elevados rumbos a la diplomacia inglesa, sin el menor recuerdo para Rush y otros estadistas americanos que, como su pueblo, estuvieron siempre de nuestro lado, desde las horas inciertas del comienzo de la lucha (1).

---

(1) En 1898, "Ignotus", cuyo verdadero nombre reservo por haber fallecido, corresponsal en Wáshington del importante diario *La Nación*, de Buenos Aires, atacaba acerbamente a los Estados Unidos a propósito del conflicto con España por la cuestión cubana. Era yo a la sazón presidente del Comité *Pro Cuba Libre*, de la República Argentina, y combatí esa prédica desde las columnas del periódico argentino *La República de Cuba*, porque no fuí admitido en ninguno otro de la capital. Podría recordar, entre otros, uno titulado *Por la Patria!* y el subtítulo *"Cuatro líneas dedicadas a los Argentinos"*, en que sostenía que la amistad de aquel pueblo convenía a los intereses de la República y que faltaban a graves deberes patrióticos los que le combatían sin razón ni justicia, dominados por prejuicios insustentables. No fuí oído.

El 23 de mayo de 1900 pronuncié una conferencia en el Museo Histórico Nacional en que hice conocer la historia de la misión desempeñada por don Diego de Saavedra y don Juan Pedro Aguirre cerca del gobierno de Estados Unidos, en 1811, destinados a comprar armas en aquel país para sustentar la

La resolución del Congreso de Aquisgran lo comprobó así, pues si bien la Gran Bretaña no aceptó la intervención armada como lo pretendían Rusia, Austria y Prusia, se demostró allí con ánimo desfavorable a la independencia de América; pero esas disposiciones no tuvieron, felizmente, contra nuestros intereses políticos, ni el alcance ni la eficacia que se temía, y a pesar

---

guerra y poner en conocimiento de su cancillería la plenitud del pensamiento argentino de llegar a su absoluta emancipación política a todo trance, siendo recibidos y cumplimentados por el ministro de Relaciones Exteriores don Jacobo Monroe, "que ha dejado, dije, su nombre ligado a una doctrina no bien comprendida a pesar de sus fecundos resultados."

En ese trabajo decía lo siguiente: ..."Historiando esta hermosísima página de la diplomacia americana, en pugna con la política de la *Santa Alianza* europea, D. Bartolomé Mitre, que es el más ilustre americano del presente, afirma en una de sus obras monumentales que nuestros padres iniciaban sus relaciones diplomáticas con la República del Norte en 1817, por medio de la mision de D. Manuel Hermenegildo Aguirre, acreditado cerca de esa nacion con el doble objeto de recabar de ella el reconocimiento de la independencia y decidir a su gobierno en favor de los intereses sudamericanos. Os he presentado la prueba de que esto no es lo históricamente exacto, a pesar de haberlo sostenido así, sin discrepancias, todos los historiadores nacionales; pero ello se explica por ignorancia de la mision Aguirre-Saavedra que me ha tocado en suerte señalar, el primero, a la atencion de la posteridad.

"A nuestro enviado en 1817 el ya presidente Monroe contestó lo mismo que siendo ministro de Madisson habia respondido seis años antes a los comisionados que le precedieron, con la exepcion de que enviaría a los honorables Grahan y Rodney con el encargo de informarle sobre el estado de nuestro país, que llegaron, efectivamente, en 1818, y fueron los que decidieron el reconocimiento de nuestra independencia por aquel gobierno.

"Queda, pues, demostrado en este breve retrospecto, que nuestros padres se propusieron desde el primer momento la independencia completa de la metrópoli, que ésta fué el resultado de su voluntad deliberada y heroicos esfuerzos, no el producto imprevisto de sucesos que la favorecieran o impusieran; y queda tambien demostrado, y me es muy satisfactorio recordarlo, que los E. U. de América fueron siempre nuestros amigos del primer instante, no los vulgares y acomodaticios del día siguiente al del triunfo, en la ardua y gloriosa empresa de nuestra redención.

"En ese noble deseo perseveraron como ningún otro pueblo del mundo, hasta erguirse con altiva resolución frente a las bayonetas de la autocracia europea; y a ellos debemos, sin duda alguna, la posteriormente tan decantada protección de Jorge Canning, el gran arrepentido que, después de encender velas al despotismo hasta 1820, las quemó en el altar de la libertad cuando ocupó el sillón ministerial inglés vacante y aún salpicado por la sangre del suicida Castlereagh...; y en esta actitud tan favorable a nuestros intereses morales y materiales se han conservado siempre consecuentes; circunstancia que más de una vez me ha asombrado no tengan presente en sus recuerdos mis compatriotas; pero conservo la esperanza de que reaccionarán contra la común tendencia olvidadiza o indiferente, tal vez alimentada por ignorancia, que sería de celebrar, porque es mil veces preferible ser ignorante que ingrato..."

El 18 de diciembre de 1902, *La Nación*, cuyo director, Emilio Mitre, me honraba con su amistad personal, como su ilustre padre, y su inolvidable hermano Bartolomé, publicaba un artículo en la sección *Ecos del Día* titulada *La doctrina de Monroe*, y alarmado por la tendencia imperialista de Alemania e Ingla-

de la ley inglesa "prohibiendo a sus súbditos enrolarse en la causa de América (1819)", en la nobilísima causa de América agregaremos por nuestra cuenta, ley combatida por hidalgos y cumplidos caballeros que se sentaban en el parlamento, y representaban sin duda lealmente el verdadero sentimiento popular, la independencia política del Nuevo Mundo fué un hecho

---

terra en el caso de Venezuela, confesaba la imponderable eficacia de la doctrina, que antes se atacara en esas mismas columnas, y la reconocía "incorporada al derecho americano y por lo que la colonización europea en América no podrá intentarse sin provocar a sabiendas la guerra con el coloso del Norte", juicio que marcaba una notoria evolución favorable a nuestra tesis.

El anuncio de la próxima llegada a Buenos Aires del Secretario de Estado D. Elihú Root, le inspiró presentar un proyecto a la Cámara de Diputados de la Nación, de que formaba parte, autorizando al P. E. para hospedar dignamente por cuenta del Estado a dicho político, y fundándolo pronunció en la sesión del 4 de julio de 1906 un hermoso discurso digno de su ilustración y talentos. "Es un ejercicio saludable, decía, remontar de vez en cuando las corrientes de la historia para recoger en ellas las enseñanzas del pasado, que nos sirvan de guía en la marcha constante hacia nuestros destinos. Cuando se estudia en sus anales la acción del gobierno de los E. Unidos en la epopeya de la independencia argentina, se encuentran demostraciones de una solicitud, de un afecto, de una solidaridad, de una participación tan marcadas, en las luchas de aquellos tiempos heroicos, que necesariamente el alma argentina se siente impresionada por un sentimiento de intensa gratitud, y acude al espíritu la necesidad de retribuir de alguna manera esas manifestaciones, un tanto olvidadas." En esta luminosa oración hizo la historia cabal de la participación de los Estados Unidos en el proceso de la independencia americana, demostrando en forma irrefutable que a su gobierno y no al inglés cupo la gloriosa primacía de sostener el derecho de estos pueblos a ser libres, desde un principio y sin vacilación. Comprobó ampliamente en *La Nación* (12, 13 y 14 de julio de 1906) la verdad de sus afirmaciones, haciendo la historia documentada del nacimiento de la doctrina de Monroe: y el 30 de ese mes dirigía a Mr. Root, desde a bordo del *Amazón* que le conducía a Europa, un artículo publicado el 20 de marzo en las columnas del gran diario argentino, en que decía: "Me cabe la satisfacción de haber contribuído a disipar la atmósfera de prevenciones que una propaganda mal informada había llegado a crear en el espíritu público argentino acerca de la política exterior de los Estados Unidos en sus relaciones con las repúblicas sudamericanas. Creo haber dado, con el apoyo de los antecedentes históricos, la verdadera definición de la doctrina de Monroe, poniendo de manifiesto que fué formulada por el presidente de los Estados Unidos como la expresión de la voluntad de su país en favor de la independencia definitiva de las repúblicas del Sur. Estas conclusiones se han impuesto a la opinión con toda la fuerza de su verdad histórica, y el sentimiento popular se ha complacido al ver cómo, en la hora incierta de nuestras luchas por la emancipación nacional, tuvo la República Argentina en los Estados Unidos un amigo tan poderoso como desinteresado, que se puso frente a las potencias coligadas en la Santa Alianza y les notificó que las soberanías conquistadas por el esfuerzo de los pueblos del Sur eran definitivas." La ratificación de sus opiniones no podía ser más cabal ni más franca, y a fe que tenía razón para sentirse satisfecho porque su obra en el sentido de hacer triunfar la verdad en este caso no fué el menos importante de los servicios prestados a su país.

Mi homenaje a la gran patria de Mr. Root en su visita al nuestro fué publicar en folleto mi "conferencia" de 1900, con el hermosísimo discurso de Emilio Mitre en 1906 y las interesantes piezas comprobatorias, y enviarlo a quienes se habían encargado de ordenar y dirigir la recepción del ilustre visitante, y de que no se me acusó ni recibo: y publicar en *El Diario*, de 13 de agosto de ese año, la historia

inevitable POR LA VOLUNTAD DE LOS PUEBLOS Y LA JUSTICIA DE SU CAUSA QUE DIOS DEFIENDE, como lo gritó San Martín a la faz de la humanidad al proclamar la libertad del Perú.

Y fué este héroe genial de América, cuyo nombre sagrado pronunciamos de pie, quien resolvió definitivamente la situación con el incontrastable poder de sus armas que brillaron con luz inextinguible en las regiones que baña el Mar Pacífico, en hazañas precursoras y germinadoras de las de Ayacucho, dando libertad, derechos y gloria a sus pueblos, a pesar de la anarquía demoledora en que se debatían, se opusieran o no los cobardes o los egoístas de la vieja Europa.

---

de la misión de Rodney, primer ministro americano entre nosotros, que tanto contribuyó al reconocimiento de nuestra personalidad política por el gobierno que representaba.

Cuando años después llegó a esta capital Mr. Roosevelt (noviembre de 1913) dándole la bienvenida en la Universidad de Buenos Aires el conocido político como ilustrado internacionalista Dr. Estanislao S. Zeballos, afirmó rotundamente, con la franqueza y valentía que le caracteriza, que la cooperación inicial de Canning, ministro inglés, a desbaratar los proyectos de reconquista de la América del Sud por la Santa Alianza "era una leyenda" (en el sentido novelesco). *La Nación,* echando en olvido las enseñanzas de su sabio director, pretendió rectificar en su número del 13 de noviembre, invocando documentos extractados del *Digesto Oficial de derecho internacional* (tomo VI, pág. 389 y siguientes) publicado por la Secretaría de Estado del gobierno americano, pero sin caer en la cuenta que esos documentos en que aparece Canning en tan simpática actitud son de 1823 y la notificación de los Estados Unidos a la Cancillería inglesa, recordada en el texto, y que la hizo cambiar de política, es de julio de 1818. Publicados sin sus antecedentes los documentos de 1823, son cosa muy distinta que acompañados con los que prueban que la Gran Bretaña siguió las aguas de Wáshington rumbo a la libertad y a la gloria; y de que resulta exactísima la afirmación del Dr. Zeballos respecto del precario valor histórico del famoso: *"Llamé un mundo, etc., etc."*

Con ánimo noble y propósito levantado fijo aquí estos antecedentes sin otra pretensión que establecer la verdad de los hechos y confirmar las opiniones y conceptos del texto.—JOSÉ J. BIEDMA.

CAPITULO II

SUMARIO: Fernando VII autoriza el corso. — El Supremo Director del Estado lo reglamenta y fomenta. — Condiciones en que lo autorizaba. — Ventajas decretadas en beneficio de los armadores. — Amenaza de una nueva expedición reconquistadora. — — Medidas de defensa del gobierno argentino. — Desaparece el peligro por la sublevación del ejército español en Cabezas de San Juan. — Eficacia de la guerra de corso en Europa y América. —Confesión de parte: en España, en Cuba, en el Perú. — Abusos de los corsaristas. — Honestidad argentina. — El corsario *Maipú* declarado pirata. — Cesación del Corso. — Saludo a sus héroes!

En la situación que dejamos bosquejada en el Capítulo anterior, Fernando VII dió el 8 de febrero de 1816 el decreto siguiente:

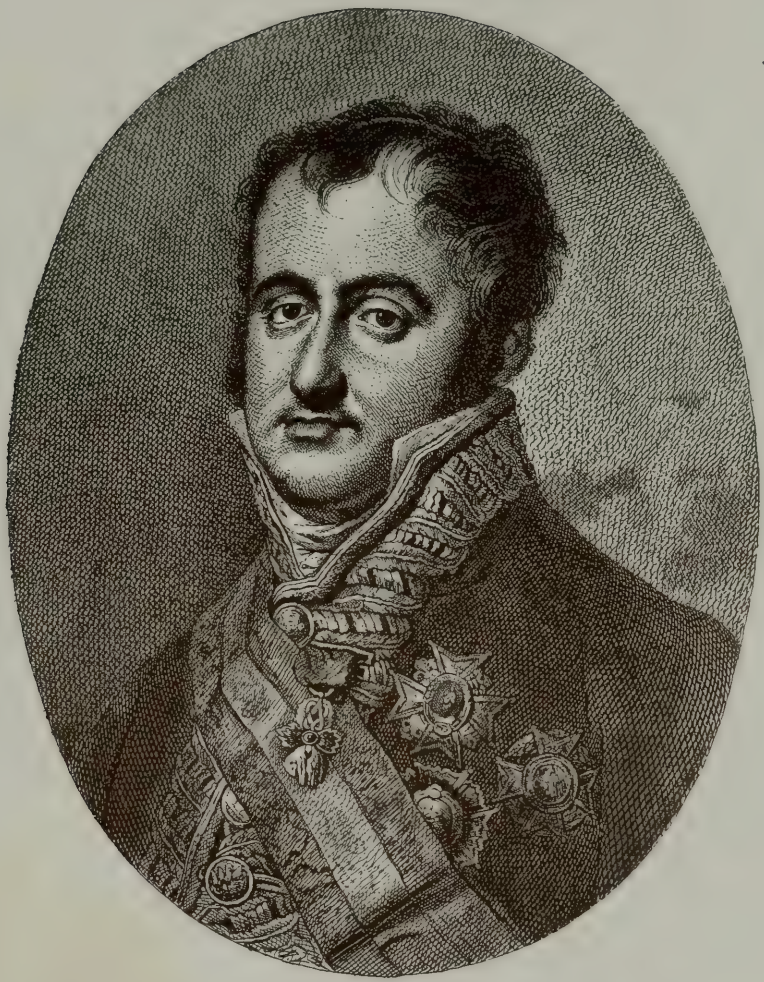
"Son ya muy graves y dilatados los perjuicios y daños que causan al Estado en general, y a todos mis amados y fieles vasallos en particular, los buques armados por los insurgentes o rebeldes de mis dominios de América en todos aquellos mares, interceptando la navegación y comercio, impidiendo el trato frecuente y estrecho que por todos conceptos conviene a unos hermanos con otros y a los padres con sus hijos, establecidos en estos y aquellos países, e introduciendo al fin armas y municiones de guerra en los diferentes puntos en que por fatalidad continúa el fuego de la rebelión y desobediencia a mi soberana autoridad, y también de la ingratitud a mis beneficios y paternales promesas, con lo cual nutren el incendio que los consume y sujeta a un estado de guerra que debiera ser, como lo fué por mucho tiempo, desconocido en aquellos países. Tal situación y tan crecido mal interesa mucho mi soberana atención para aplicarle todos los remedios que sean posibles e imaginables; y siendo uno de ellos el más eficaz y acostumbrado en semejantes circunstancias el armamento particular de fuerzas navales que hagan el corso y se opongan legítimamente con vigor y esfuerzo a estas violencias y usurpaciones, es mi real voluntad con-

ceder a todos mis vasallos de unos y otros dominios la facultad y arbitrios de armar para sí los buques que quieran y hacer con ellos la guerra a aquellos rebeldes, con el fin de restituirles a ellos mismos el sosiego y tranquilidad de que ciegamente se despojan, y a los fieles y sumisos de allí y de aquí el reposo, bienes y recíprocas relaciones de que se les priva.

"No obstante que esta mera invitación y la presencia del mal a que están sujetos sería bastante a excitar y mover la generosidad y amor a mi real persona, que tanto distingue a mis amados vasallos, para tomar el partido que les ofrezco y encomiendo; con todo, para darles muestras de mi soberano aprecio, y de la importancia de este servicio, es también mi real voluntad concederles todas las ventajas y franquicias posibles, como son: la adquisición por los armadores de todo el cargamento, efectos y demás que contengan los buques apresados con ellos mismos; libertad de todo gravamen y derechos en los géneros y efectos, aunque sean extranjeros, sin embargo de cualquiera reales órdenes y resoluciones en contrario, que para este caso anulo, revoco o suspendo; arbitrio de tripular los buques que se armen para este objeto con la gente que les convenga, de cualquiera clase y estado que sea fuera de la que ya esté en mi real servicio; facultad de conservar la artillería y demás pertrechos de guerra que se faciliten de mis reales arsenales, según la ordenanza de corso, hasta su desarme, sin devolverlos ni pagarlos hasta entonces, satisfaciéndose la pólvora consumida en los combates que sostengan en las dos terceras partes de su valor; y finalmente, el sueldo por entero de su clase y recompensas que sean justas y proporcionadas a todo oficial de mi real armada, piloto u oficial de mar de ella que se dedique a este servicio como capitán o como armador de corsarios, sin que les imponga más limitaciones ni condiciones que las que expresa la ordenanza de Corso del año de 1805 (1), y la de que las descargas de las presas se hagan en los puertos con intervención de los ministros de mi real hacienda bajo las reglas establecidas, con sólo el fin de que conste en aquellas oficinas, como conviene, la cantidad, calidad y procedencia de los efec-

---

(1) Así dice en "La Gaceta", N.° 78, de 26 de octubre de 1816, que lo toma de la "Gaceta de la Habana", de 12 de abril de ese año, pero en realidad la Ordenanza de Corso, cuyo texto damos en el Apéndice, copiado en el Archivo General de la Nación, es de 20 de junio de 1801.



FERNANDO VII.

Yo el Rey.

tos apresados, dándose cuenta en cada caso por mi secretario del despacho de hacienda."

Nuestros escritores públicos recibieron risueñamente ese producto de los "covachuelistas de palacio" comentándolo con agudo desparpajo no exento de chiste inspirado en la virilidad de ánimo con que acogían siempre las agresiones del "paternal" Fernando. "El rey de España y *de las Indias... que lo es tanto como de Jerusalem*", decían, "confesando el daño que le hacen nuestros corsarios apela al tristísimo expediente de incitar a sus vasallos a armar corsarios contra corsarios, proyecto ridículo en que no entrarán ni los más entusiastas empecinados porque el amor a la *Real Persona* si no va asociado al interés del lucro no obra en estos tiempos los prodigios que en la edad caballeresca".

¿A quién se podrá engañar, agregaban, con la insignificante franquicia de introducir los efectos apresados, libres de derechos? ¿Y qué efectos habrían de apresar los corsarios españoles?... *¿Pólvora y balas...?* ¡Y a esto se agrega la ridícula cláusula de que los armadores deberán pagar la tercera parte de la pólvora que consuman en los combates!...

Pero el gobierno nacional haciéndose cargo cabal de los deberes y responsabilidad que le imponía la situación, correspondió a la actitud del monarca español con medidas perentorias, mandando continuar las hostilidades por medio del corso contra sus súbditos y propiedades; y en el propósito de legalizar y encauzar sus operaciones expidió el 18 de noviembre de 1816 un decreto reglamentándolas, el que, ampliado posteriormente, da todos los elementos necesarios para estudiar y juzgar con pleno conocimiento en todas sus fases políticas, bélicas y jurídicas, el empleo que se hizo entonces de este terrible instrumento de guerra.

"La guerra sangrienta, decía en el preámbulo, que el rey D. Fernando VII desde su restitución al trono de sus padres ha continuado por medio de tiranos contra todos los pueblos del nuevo mundo que han reclamado su inmunidad natural, exige las medidas de retaliación que permite el derecho de gentes; y hacer sentir a la nación española las consecuencias de la bárbara obstinación de su monarca, fascinado por ministros corrompidos, contra el justo clamor de los americanos.

"La humanidad insultada por los crueles agentes de la corte

de Madrid, y la infracción de las leyes divinas y humanas que ha garantido hasta aquí la devastación y el incendio ejecutado por jefes españoles en todos los ángulos de la América que desgraciadamente han llegado a pisar, justificarían en el concepto de todo el orbe cualquiera golpe derivado de la represalia; pero huyendo de manchar los principios santos en que descansa la emancipación de las Provincias Unidas del Sud con determinaciones indignas de la ilustración del siglo, tratando de ajustar mis pasos al sistema de guerra que está en uso entre naciones civilizadas, y convencido de los progresos adquiridos por los corsarios de los gobiernos libres de América, he resuelto dar la extensión conveniente a las hostilidades en la mar y hacer más espectables los perjuicios que el rey D. Fernando en su decreto de 8 de febrero del año corriente confiesa haberse ya inferido contra sus vasallos por esta clase de guerra sosteniéndola vigorosamente mientras que España no reconozca la independencia proclamada por el Congreso Soberano del Estado, de cuya dirección y seguridad me hallo encargado; y a efecto de interceptar la navegación y comercio de uno y otro país por la oposición de las fuerzas navales habilitadas en forma regular de cuenta de la nación o armadores particulares, he resuelto que en lo sucesivo se continúe el corso contra los súbditos de Fernando VII y sus propiedades con arreglo a lo preceptuado en el reglamento dictado al efecto" (1).

El gobierno concedería patente de corso a todo aquel que solicitara armar alguna nave contra la bandera española, previa una fianza que debía ejecutarse por la Comisaría de Marina; debiendo la Comandancia de la misma darle toda clase de facilidades para la habilitación del corsario y entregarle, una vez listo para darse a la mar, copia del reglamento de corso e instrucciones a que debía someter sus procedimientos y conducta, quedando desde ese momento los oficiales bajo la protección de las leyes del Estado y gozando, mientras se mantuviesen en servicio, aunque fueren extranjeros, iguales privilegios e inmunidades que los nativos.

Para el armamento de las naves los arsenales y almacenes del Estado franquearían la artillería, armas portátiles y muni-

(1) "Gaceta de Buenos Aires", N.° 82, 23 de noviembre de 1816. Decreto subscripto por don Juan Martín de Pueyrredón y su secretario de guerra don Juan Florencio Terrada.

ciones necesarias, con cargo de devolución a la terminación del corso, a excepción de los casos en que se justificare naufragio o apresamiento, sin deber tampoco responder pecuniariamente del demérito del armamento o consumo ocasionado por el servicio.

El corsario sería visitado a su salida de puerto nacional por un comisionado de la Comandancia de Marina para verificar su estado y condiciones, y hacer conocer a la tripulación las leyes penales, de que cada ocho días debía repetírsele lectura; y si su habilitación se hubiera ejecutado en puerto extranjero, tales formalidades debía llenarlas el cónsul o el agente del gobierno allí acreditado o residente.

Toda presa sería remitida a puertos nacionales para ser juzgada por el tribunal competente, salvo circunstancias extraordinarias que lo impidieran en cuyo caso el comandante estaba autorizado a garantizar por los medios oportunos su seguridad, reservando los documentos justificativos para someterlos a la consideración de los jueces; y declarada "de por buena" se permitiría su libre uso al apresador, después de pagados los derechos correspondientes a la hacienda pública, y del valor que resultare de la venta de presas hechas por buques de guerra, se harían dos porciones, la una de los 3|5 para la tripulación y la otra de 2|5 para la oficialidad.

Los efectos introducidos procedentes de cargamentos de presas, caldos y demás artículos de consumo del país, pagarían los derechos de aduana con la rebaja de una tercera parte en beneficio de los apresadores; pero no gozarían de esta ventaja los metales preciosos, amonedados, en barra o piña, y las alhajas de lujo.

Los corsarios que tomaren al enemigo comunicaciones interesantes o le hicieren hostilidad de consideración, serían agraciados en proporción a la importancia del hecho; y se prometía un premio a todo aquel que hiciera presa de transporte con tropas, municiones o útiles de guerra dirigidos a hostilizar "los países libres de América", que sería regulado con arreglo al contenido de la presa.

Prohibiéndoseles ser crueles con los prisioneros, se les conminaba a ser inexorables con la propiedad enemiga, incendiando o destruyendo en cualquier forma todo buque de alta mar de su pertenencia, que por su poco valor no mereciera ser reteni-

do, condenando a severas penas la menor lenidad al respecto.

Los buques apresados serían libres de derechos, pagando sólo los de puerto; e igualmente los artículos de guerra, que podría adquirir el gobierno por su precio con un descuento del 10 % del que tuvieran en el mercado. Los negros apresados serían remitidos a puerto y el gobierno destinaría al servicio de las armas por cuatro años a los que estuvieran en condiciones de prestarlo, a cuyo plazo les daría libertad incondicionalmente, fijando en favor del apresador una gratificación de 50 $ por cada uno. Los menores de 12 años y mayores de 40 serían libres al pisar tierra y el gobierno los distribuiría a tutela para garantizar su bienestar. Aquellos que no pudieran ser enviados a nuestros puertos, lo serían a los de naciones libres de América y entregados a sus autoridades con la precisa condición de no poder ser vendidos como esclavos de acuerdo con las leyes del pueblo argentino que detestando la esclavitud había prohibido ese cruel comercio de la humanidad.

Las presas que fueran declaradas ilegales serían devueltas en el acto a sus dueños, sin menoscabo ni gasto alguno que siempre correría por cuenta del apresador; y de las sentencias del tribunal podría apelarse al Director Supremo del Estado, previo afianzamiento de los daños y perjuicios que resultaran y que debía pagar el apresador al apresado.

Podrían los corsarios reconocer las embarcaciones de comercio obligándolas a manifestarles sus papeles, pero sin usar violencia ni causarles perjuicio inmotivado, quedando facultados a emplear la fuerza en caso de resistencia injustificada; debiendo dar recibo detallado de los efectos que secuestraren por ser de propiedad de enemigos, pagando el valor del flete hasta el puerto de su destino primitivo.

Aquellas naves que no tuvieran patente legalmente autorizada, o pelearan ostentando otra bandera que la de su matrícula, serían detenidas y declaradas "buenas presas", y en caso de estar armadas en guerra, sus cabos y oficiales tenidos y considerados por piratas; principios que se aplicarían con todo rigor a los que se permitieran el desafuero de usar la bandera nacional en esas condiciones.

Les era severamente prohibido en respeto de la soberanía de las naciones amigas o neutrales, apresar embarcación enemiga dentro de sus puertos o bajo el tiro de cañón de sus fortalezas

siempre que el enemigo respetara también esta inmunidad, ni podrían hacerlo "aun cuando ella les viniera persiguiendo y atacando de mar afuera, como nave rendida en paraje comprendido en aquella condición (art. 32)."

El que represare un buque nacional en término de veinticuatro horas de su pérdida sería gratificado con la mitad de su valor, y pasado ese plazo con la propiedad íntegra; debiendo en cualquier caso de detención, recoger sus papeles, que guardaría en saco o paquete sellado, clavar las escotillas de la nave, sellándolas para garantizar la carga, no permitiendo el menor atentado a la propiedad, con la sola excepción de resistencia extremada hasta obligar el abordaje, y tomando todas las medidas necesarias a la justificación de los procedimientos (1).

Estas disposiciones fueron ampliadas o complementadas con otras que acordando a los corsaristas facilidades y ventajas acrecentaba su empeño infundiendo mayor eficacia e intensidad a su acción.

Dos de los armadores más activos, Don Juan Higinbothom y Don Adán Guy, de quienes nos ocuparemos a su tiempo, representaron a la autoridad lo oneroso que les era el pago de los derechos de aduana en aquellas circunstancias; e informando en favor de la justicia de su pretensión la "Comisión de Arbitrios", deseando el gobierno auxiliar y proteger por todos los medios que permitiera la situación del erario público a ciudadanos que tanto favorecían la causa de la libertad combatiendo con riesgo de sus intereses y probada eficacia a los enemigos del Estado, declaró en favor de ellos, fueran nacionales o extranjeros, la rebaja de un 8 % en los derechos que adeudaban sobre las dos tercias partes que debían satisfacer con arreglo a lo preceptuado en el art. 7.° del reglamento de corso, con la precisa calidad de abonar en dinero efectivo el líquido que restase, sin admisión de papel moneda o crédito de cualquier clase (2).

Poco después susurraba el anuncio de una nueva amenaza gravísima. Fernando disponía otra expedición militar recon-

---

(1) "Reglamento Provisional de Corso", de 15 de mayo de 1817, ampliando el de 18 de noviembre de 1816. Fué publicado en castellano e inglés en folleto de 73 páginas. Véase Apéndice, nota N.° 1.

(2) Decreto de diciembre 4 de 1817. "Gaceta Ministerial", N.° 49. La "comisión económica" conocida también por de "arbitrios", fué creada por Pueyrredón el 7 de septiembre de 1816.

quistadora del río de la Plata. El Director Supremo, General Don José Rondeau, posesionado de datos positivos a su respecto (1), dirigió al pueblo la siguiente proclama:

"Nuevos riesgos amenazan la existencia de la patria. La venida de una expedición española a las costas de este río ya no admite duda.

"Los agentes del gobierno peninsular, derramados por Holanda, Francia e Inglaterra, han tomado a flete considerable número de buques para transporte de tropas. Todo anuncia un plan vasto, un proyecto grande para hostilizarnos. Las últimas noticias aseguran que en todo el presente mes, a más tardar, debe salir de Cádiz la flota tantas veces anunciada. Es verdad que los conflictos pecuniarios del gobierno español son los más grandes; pero una nación constituída, que, cuando menos, conserva apariencias de grandeza, que tiene con otros potentados conexiones políticas, relaciones estrechas y vínculos de familia, y que no carece de algunas ricas posesiones para consignarlas en indemnización a quien le preste auxilios, no debe decirse que absolutamente se halla desprovista de medios para poner en obra lo que sea el objeto de sus vehementes deseos. Una confianza necia es generalmente más perjudicial que la desconfianza excesiva. La nación española, sanguinaria por carácter, vengativa por sistema y orgullosa por costumbre, hará, para satisfacer estas pasiones innobles, esfuerzos que no ejecutaría para establecer su dicha sólida. El número de las tropas que se preparan a invadirnos, es, aproximadamente, el de diez y ocho a veinte mil hombres. Para vencerlos sólo basta, ciudadanos, que queráis ejecutarlo. Recordad lo que hicísteis en el año de 1807 con tropas extranjeras, modelo de valor y disciplina. El pueblo de Buenos Aires rechazó por sí solo su invasión. Entonces él hacía los primeros ensayos de su genio marcial, y no tenía en aquella lucha ni el interés ni los móviles morales que todos tenemos ahora en la presente contienda. ¡Qué magnánimos, pues, no deberán ser los esfuerzos que se hagan por todos los pueblos reunidos en masa, hoy que se hallan tan acostumbrados a la guerra como a la victoria, hoy que contienden por la conservación de sus derechos más sagrados, a dife-

---

(1) En el N.° 153 de la "Gaceta", 29 de diciembre de 1819 se publicó un detalle completo de la escuadra y convoy que él preparaba en el puerto de Cádiz, fuerte de 59 buques de guerra, 121 trasportes y 20.000 soldados.

rencia de la otra época en que sólo se hizo alarde del valor por vana ostentación, o para asegurar a un tercero la posesión de su alhaja! Esta reflexión tranquiliza al gobierno. El tiene, por otra parte, un conocimiento positivo de todo lo que debe esperar del espíritu público de los habitantes del país. En retribución, ciudadanos, vosotros debéis esperarlo todo de la energía del gobierno. Cuantas medidas conduzcan a salvar la patria, se adoptarán sin restricción. En proporción que se vayan adquiriendo noticias más circunstanciadas, se os trasmitirán religiosamente para que reglen las medidas de internación o seguridad que queráis adoptar con vuestras familias. Por ahora sólo os exijo la primera prueba de vuestra obediencia. Todos los que tengáis a vuestro cargo algunos prisioneros españoles de los que con licencia del gobierno os han sido entregados, deberéis restituirlos inmediatamente al Jefe del Estado Mayor General, que se halla encargado de darles el destino que por ahora exige la política. Creo que ninguno habrá tan egoísta que prefiera las relaciones del interés particular a lo que reclama con exigencia la causa pública. Si, contra mis esperanzas, hubiere alguno que religiosamente no cumpla con la entrega, incurrirá en penas y multas arbitrarias que se reserva imponer el Gobierno con presencia de las circunstancias. Cualquiera que delate la ocultación que se hiciere en esta parte, siendo cierta la denuncia, obtendrá para sí la multa que se impusiere al ocultador. A más de esto, todo el que sepa de algún otro prisionero que sin licencia o noticia del Gobierno estuviere en cualquier destino particular, deberá inmediatamente anunciarlo al citado Jefe del Estado Mayor, si se hallase en esta ciudad o sus arrabales, y al Comandante militar del partido si estuviese en la campaña. La entrega de los prisioneros que subsistan en este pueblo o quintas de él deberá ejecutarse dentro de tres días a más tardar, contados desde la publicación de este auto, al mismo Jefe de Estado Mayor, pero los que se hallaren en la campaña habrán de ser presentados dentro de seis días, desde que allí se haga notoria esta resolución, a los Comandantes militares de los respectivos partidos, de cuyo cargo será trasladarlos a disposición del indicado Jefe. Como las circunstancias del día son extraordinarias, deberán llevarse a efecto todas las disposiciones y bandos que están expedidos para alistamientos generales, sobre cuyo puntual cumplimiento se hace el más par-

ticular encargo al Jefe de Estado Mayor, Gobernador Intendente y demás autoridades que corresponda.

"Ciudadanos de las Provincias Unidas en Sud América: vendrán los españoles, pero vendrán al sacrificio. Tal vez no falten entre ellos algunos que conozcan sus verdaderos intereses. Éstos serán tratados con toda la consideración que lo fueron los de la fragata *Trinidad*. Los ataques del enemigo podrán prolongar las calamidades del país, ocupar temporalmente uno u otro punto, pero jamás triunfar sobre la dulce libertad. El imperio de la tiranía no puede volver a establecerse en estas regiones. El orden de los tiempos, el curso de los sucesos, la naturaleza misma de las cosas, la distancia, esa grande barrera del océano, la diferencia de intereses, recursos, proporciones y conocimiento que tienen en esta lid los agresores y los invadidos: todo concurre a darnos ventaja con usura. Para no perderlas, sólo son necesarias dos cosas: unión cordial entre vosotros y respetuosa sumisión a las autoridades. Llenadlas, y el triunfo será seguro. A vuestra cabeza, yo seré el primero en participar de vuestras fatigas y de vuestras glorias. Juntos andaremos la carrera del honor. El término será: la VICTORIA o la INMORTALIDAD." (1).

Pero el gobierno del país, pletórico su pueblo de patriotismo, sentíase, empero, pobre de recursos para sostener la lucha. Había para ello que sacar fuerzas de flaqueza. El Congreso Nacional encaró la situación y de su examen obtuvo el convencimiento que no quedaba otro recurso que encomendarse a la decisión popular. "En tal situación", dijo, "en momentos que los planes homicidas de España amenazan a cada momento nuestra existencia y seguridad, ha echado la vista el Congreso sobre el tesoro público y no ha podido menos que lamentarse de su situación deplorable".

Agotados los fondos públicos, y los recursos ordinarios, gimiendo nuestros ejércitos en la miseria de su debilidad y pobreza pendía la ruina de la patria. Sin dinero no hay poder, ni fuerza pública: imposible, pues, la existencia del Estado. El Congreso se desvelaba en remediar tan angustiosa situación, pero la perspectiva de alcanzarlo estaba lejana; y era de todo punto necesario ejercitar un medio extraordinario que permi-

---

(1) "Gaceta de Buenos Aires", N.° 127, de 23 de junio de 1819.

tiera acopiar fondos para ocurrir a la defensa del país en peligro. Entre los arbitrios que pasaron por su examen, ninguno juzgó más hacedero y ejecutivo que el de una gran subscripción voluntaria en todas las provincias libres de la Unión por el término de un año, cuyo único objeto sería la manutención y alivio de los ejércitos en campaña.

Este arbitrio tenía, a su juicio, tres cualidades que debía inspirar confianza a todos: la de comprender desde las autoridades supremas hasta el más modesto habitante del país, para lo cual, a fin de verificarla ajustándola a la condición y fortuna de todos, se subdividiría en trece clases, pudiendo subscribir los que eligieran de la duodécima a la sexta desde 1 a 7 reales, y desde la quinta a la primera desde un $ a un $ y 4 reales, incluso los que quisieran oblar cantidades arbitrarias que quedaban libradas a su voluntad; la de ser absolutamente voluntaria que demostraría a las naciones todas la efectividad del patriotismo argentino, y la de ser tan módica, que apenas se hacía sensible y alejaba de sí la odiosidad de las contribuciones onerosas (1).

El poder ejecutivo de la Nación creó, a su vez, en la Capital, una Comisión compuesta de los ciudadanos Salvador Cornet, José de la Rosa y José María Elía, para proceder al acopio de todos los pertrechos y útiles navales que designaren, tomándolos de sus propietarios bajo escrupuloso inventario, previo justiprecio de cada una de las especies requisadas, y bajo la calidad de que su valor sería religiosamente satisfecho cuando las circunstancias lo permitieran (2).

El 18 de agosto, teniendo siempre en cuenta el mismo peligro y la constancia de Fernando en el propósito de sojuzgar estos países poniendo en acción cuantos recursos le sugería su furor, con trasgresión del derecho de gentes y leyes de la guerra, como lo comprobaban las providencias y hechos de sus mandatarios en diferentes puntos de América, y en la necesidad de continuar la justa lid que sus pueblos sostenían, y a la que habían sido y seguían siendo provocados de continuo, sin

---

(1) "Redactor del Congreso Nacional", N.° 49. — Sesión del 30 de julio de 1819. Este proyecto de arbitrios fué presentado por el Deán Fúnes y aprobado por el Congreso, que le requirió un reglamento para su ejecución, que también redactó.

(2) Resolución de 13 de agosto. — Libros del Tribunal de Cuentas. — Archivo General de la Nación.

que sirvieran a contener los excesos del gabinete español la moderada conducta de los americanos, la respetable interposición de autoridades imparciales, las justas y equitativas proposiciones de los gobiernos disidentes, y ni aun el mismo interés bien entendido de aquella nación cuyo comercio había sido paralizado por la fuerza naval, armada al intento, con el exclusivo fin de traerla a la razón o consumar su ruina, animando a los armadores por medio de franquicias y liberales concesiones, disponía el Director Supremo del Estado acordar en favor de los corsaristas las siguientes disposiciones:

1.ª Eximirlos de los derechos de anclaje, pilotos, prácticos, y cualesquier otro de los establecidos de esta especie, lo mismo que de todo derecho a sus provisiones y útiles necesarios al corso.

2.ª Negar la protección de nuestras leyes y tratarlos como de propiedad de vasallos españoles los buques neutrales que en cualquier forma se emplearan en servicio de la corona de España.

3.ª Pagar la mitad del valor del buque y su cargamento que sirviendo de transporte de víveres, municiones o tropa pertenecientes al rey de España que fuera destruído en el mar; y si los tales transportes fueran conducidos a puertos nacionales, liberarlos del pago de todo derecho de introducción y de exportación de sus valores, vendidos que fueren.

4.ª Pagar cincuenta $ por cada prisionero de guerra tomado en buque transporte español; quinientos $ por cada cañón de buque de guerra y cincuenta $ por cada individuo de su tripulación o guarnición. Si las circunstancias obligasen a destruir el buque aprisionado, se harían iguales abonos con el aumento del valor de la mitad del buque destruído en favor de los apresadores.

Para cumplimiento de lo declarado bastaría la presentación de los papeles de los buques enemigos apresados o destruídos, o la declaración de los prisioneros ante el tribunal de presas que debía fallar señalando los goces de estas concesiones especiales.

Los cargamentos apresados por buques de guerra o corsarios que fueran conducidos a puertos nacionales pagarían por todo derecho de aduana, establecido o por establecer, inclusos los ramos ajenos, caja nacional y eslingaje, los siguientes: en

A
J. Martin de Pueyrredon

los efectos que destinaren los agentes al consumo de la plaza un 10 % calculado sobre los precios y valores a que se vendieren; y sobre los artículos que vendieran o destinaran a la exportación un 5 % calculado en los propios términos, quedando los buques libres de toda exacción, lo mismo que la plata y oro sellado o sin sellar de todo derecho de introducción, pero debiendo pagar los de exportación en caso de darles ese destino.

Y como por la conducta inalterablemente observada en tierra por los mandatarios españoles con los prisioneros de guerra a quienes no dispensaban las consideraciones que por su condición merecían, eran de inferirse los excesos de igual naturaleza o mayores que podrían someter los jefes de los buques de esa nación, no siendo bastantes a contener tales atentados las leyes militares que regían en todo país culto; y en la sensible necesidad de ponerles una barrera adoptando la retaliación indispensable en el caso, disponía el gobierno facultar a todos los comandantes de buques armados del Estado para que la usaran con los prisioneros que hicieren, guardando exacta conducta con los enemigos, con la sola calidad de que antes de proceder hayan de estar ciertos de los abusos o arbitrariedades a que debieran corresponder y debían así justificarlo ante la justicia nacional o ante los tribunales de puertos aliados (1).

Todas estas medidas dieron el resultado propuesto en cuanto significaba restar a la monarquía española elementos de vida o de defensa y contrarrestar sus planes y operaciones militares en contra de la legítima y grande aspiración americana.

El peligro de la última gran expedición que tanto y tan justificadamente alarmó a nuestro gobierno y le incitó a las medidas y disposiciones que hemos expuesto, fué disipado también como el de la anterior, pero esta vez por la influencia avasalladora de las pasiones políticas que arrastraron a la insurrección a jefes muy distinguidos del ejército acampado en la isla de León e inmediaciones de Cádiz, a cuyos planes y trabajos no fueron extraños los agentes del Director Pueyrredón, los recomendables argentinos D. Tomás Antonio Lezica y D. Andrés Arguibel, comerciantes establecidos en esta plaza, y D. Juan Lagosta, estudiante de medicina, residente en ella. El

(1) Decreto de 18 de agosto de 1819, expedido por el Director Rondeau. "Gaceta de Buenos Aires", N.° 135.

1.° de enero de 1820 dió D. Rafael del Riego, comandante del batallón de "Asturias" acantonado en el pueblo de las Cabezas de San Juan, el grito de insurrección, proclamando la Constitución Nacional de 1812, que fuera desconocida y abrogada por Fernando. Le habían precedido en el noble empeño desde 1814 al 18, Mina, Porlier, Lacy, Richard, Vidal, Beltrán de Lys y otros que habían terminado en el cadalso o vagaban a la sazón en el destierro; y aquel grito inmortal que disipó completamente el peligro de la agresión formidable hubiera contribuído poderosamente a nuestra felicidad, si la maldecida anarquía que socavaba los cimientos de la patria y taladraba su vida orgánica no neutralizara sus efectos benéficos haciendo rodar al abismo del desquicio político la obra de nuestros padres, que no pudo demoler ni el coraje bravío de sus soldados ni la potencia del cañón español!

*
* *

La audacia de nuestros marinos no tuvo límites ni freno su arremetida en todos los mares del globo, y muy particularmente en la latitud del dominio español en que fueron batidas sus armas y perseguido su comercio en plena mar o bajo el fuego de las fortalezas que defendían sus costas.

Probémoslo, acreditando nuestra aserción que podría sospecharse de parcial con la deposición extraña al interés de nuestro amor propio nacional:

The Times, reputadísimo órgano de la prensa londinense, publicaba en sus números del 12, 13 y 17 de junio de 1816, las siguientes noticias trasmitidas de Cádiz, en cartas de fecha 21 y 30 de mayo: "Una escuna (1) corsaria, perteneciente a los insurgentes de Buenos Aires, ha aparecido últimamente sobre nuestra costa, y el 15 apresó un bergantín y una escuna. Después se ha mantenido a distancia de diez leguas de este puerto. La escuna fué rescatada por su capitán en 10.000 reales y la tripulación de ambos buques arribó aquí. Conforme a las declaraciones dadas por el capitán, a poca distancia del corsario que lo apresó estaba cruzando otro buque de 22 cañones salido de Buenos Aires en 44 días."

---

(1) Goleta, generalmente de menor porte que el bergantín.

En la de 30 de mayo se decía: "Han aparecido frente a la costa de Cádiz algunos cruceros cuya bandera y origen no se sabe. Hay algunos que están armados con fuerza de 20 a 30 cañones y han apresado muchos de nuestros barcos mercantes. Tenemos razón para temer que procedan de Cartagena o de Buenos Aires. Lo que nos asombra es que habiendo aquí fragatas inglesas, ninguna de ellas se comida a poner fin a estas piraterías. Nuestra marina está en tal estado que la aparición de estos miserables *Bucaniers* inspira mucha alarma en nuestras costas."

Según carta de la misma procedencia, datada en 1.° de julio de 1817, publicada en Baltimore (E. E. U. U. de América), en esa fecha "no menos de cinco corsarios de Buenos Aires estaban cruzando el puerto tan cerca que sus cañones podían ser oídos siempre que hiciesen uso de ellos"; y llegaba a tal grado la influencia del terror impuesto por la intrepidez y audacia de nuestros corsarios en el ánimo de aquellas autoridades "que la Junta de armamento había resuelto desarmar los barcos que tenía equipados para la defensa del comercio, pues se consideraban inútiles desde que no se atrevían a salir al encuentro del enemigo", circunstancia, agrega el corresponsal, que ha desanimado mucho a los monopolistas de Cádiz "que están viendo casi diarias presas de buques desde las alturas de sus casas, en un tiempo que la escuadra española no está en el caso de ofrecerles protección."

En otra carta procedente de Madrid, a 13 de agosto de 1818, publicada en la "Gaceta Ministerial de Buenos Aires" se afirmaba:... "Los corsarios de esa hacen un daño increíble: han pegado fuego en el Ferrol al único navío de guerra que había; han desembarcado una noche cincuenta hombres en Santander e intentado sacar una fragata mercante que salía para Lima, pero fueron descubiertos y abandonaron la presa; han desembarcado en un puerto chico de Galicia y bebido y bailado con la gente del lugar; la navegación de buques desde el Cabo de Finisterre hasta Bilbao se halla cortada e incomunicada por dichos corsarios, y por último todas las costas de la Península se hallan cubiertas de los mismos."

Y corriendo el riesgo de pecar de difusos en tan interesante comprobación histórica, agregaremos otros dos testimonios de la misma fuente que contribuyen a poner en evidencia la an-

gustiosa situación de la población gaditana en particular y la de todas aquellas costas en general, tan intrépidamente castigadas por nuestros marinos que cuando querían reposar el espíritu de las fatigas del crucero fuera de cabos, entraban a puerto, fondeaban tranquila y serenamente como si ejecutaran una operación de la vida ordinaria, levantaban en lo alto de sus mástiles el sacrosanto azul celeste y blanco de los argentinos y saludándole con el *¡Viva la Patria!* gritado por sus bizarros tripulantes, le cantaban por la voz de sus cañones el salmo heroico de su veneración!

El 12 de marzo de 1818 D. Juan Bautista de Zaracondegui escribía a D. Francisco Xavier de Izcue, de Lima, en carta que fué interceptada por los patriotas en el apresamiento de la *Reina María Isabel* y transportes que convoyaba: "Porque los que van en la expedición (1) a que agregada sale la corbeta *Carlota*, podrán informar a usted con más exactitud que yo pudiera del estado de cosas, o porque otras plumas lo harán con más conocimiento, excuso molestar a Vd. extendiéndome sobre materias que poco están a mis alcances y otros las penetran, o a lo menos aventuran libremente sus opiniones sobre ellas; pudiendo decir a usted solo, *que nada presiento que nos deba lisonjear por ahora.*

Siendo consecuente a las multiplicadas presas de valor que el año anterior hicieron los insurgentes en estas y otras aguas, las creces de su marina hostil, nos hallamos en el desconsuelo del inminente peligro que amenaza a nuestra navegación en todas sus derrotas, y especialmente en el preciso punto que debe tocar para este destino, y donde se sabe concurren varios, ya reuniéndose, ya separándose, según creen convenirles, habiendo dado ya principio por algunas víctimas que a su furiosa vista ha arrojado el infortunio.

Seráme muy agradable el saber que el destino de esta expedición haya sido al *Callao* y no a otro punto como aquí se susurra (2); pues aunque hoy no hay parte en las Américas que no exija pronto socorro, si se ha de reprimir el orgullo de los

---

(1) Véase capítulo VIII. — "La Traición de la Trinidad".

(2) La "Gaceta" comenta la satisfacción del señor Zaracondegui con espíritu picaresco en esta forma, en una nota: "A nosotros también nos ha sido muy agradable que la expedición fuese destinada al Callao y no a otro punto, de modo que todos quedamos contentos"... Se le toma el sabor recordando la gloriosa mala pasada que le jugó Blanco...

malvados presiento una necesidad de fuerzas disponibles en esa para contener cualquier evento..."

A propósito de la misma expedición y de la insoportable "jaqueca" corsarista que les mantenía el ánimo tan alebronado, con sobrada razón sin duda, escribía Don Marcelo Martínez de Aparicio a Don Lorenzo María Lequerica estas palabras que pintan a lo vivo toda la honda angustia de la situación a que los condujera aquellos "foragidos del mar" como los calificara en su despecho un militar español (1): "El convoy debe dar la vela mañana y no obstante que va una fragata de guerra, dos bien armadas de la Compañía de Filipinas y otros mercantes con fuerza, estamos temerosos porque corren voces tres días hace de que hacia los cabos de San Vicente hay una escuadrilla de insurgentes, compuesta de siete buques armados. Así es que estamos llenos de cuidado tanto por estos buques que salen, como por el convoy que esperamos de la Habana y Veracruz, y los buques de esa que ya da cuidado su tardanza. Aseguro a usted que en estos tiempos críticos todos son sustos, sin saber si trabaja uno para que sea pasto de los enemigos, pues éstos van poblando los mares por todas partes, y así los seguros están por un sentido, y aun con todo eso no hay quien firme (2)".

Y si volvemos la vista hacia la vastísima extensión del Atlántico Septentrional, en el Mar Caribe, en las aguas de las Antillas, en el Seno Mejicano, en las que bañan las costas del coloso del Norte, contemplamos el mismo espectáculo de sorprendente audacia, de abnegación suprema, de constancia admirable por parte de nuestros marinos, la misma situación aterradora para el comercio enemigo, e incontrastable a pesar del poderío de su marina de guerra, de la fuerza de sus naves, del valor de sus tripulaciones, cuyo espíritu habíase ya obsesionado con la visión de "los foragidos" que pululaban doquier y saltaban de improviso, detrás de cada ola a cortarles el rumbo...

"El Diario de Comercio", de Francia, en su número de 25 de

---

(1) El Gobernador y Capitán General de Puerto Rico, Mariscal de Campo D. Salvador Meléndez, en la junta de guerra celebrada en la ciudad capital de dicha isla a 4 de junio de 1816, a propósito del convoy que se despachaba a la Habana, procedente de Cádiz, bajo la dirección del teniente de navío D. Norberto Mella, comandante del bergantín *Alerta*, hizo constar "que la audacia de estos *foragidos* (los corsarios insurgentes) se extiende a interceptar convoyes de tropas", etc., etc..... ¡Sean benditos los *foragidos* que contribuyeron a arrancar un mundo de la opresión, para lanzarlo en la vía de un progreso estupendo que honra a la humanidad!

(2) "Gaceta de Buenos Aires", N.° 103.

Junio de 1818, hablando de los asuntos americanos publicaba párrafos de una carta procedente de la Habana, de fecha 26 de abril, anunciando que "los corsarios independientes están siempre a la altura del puerto y hacen mucho mal al comercio español"; y se aseguraba "que estaban esperando el convoy que debía zarpar de ese puerto para España". En otra carta de la misma ciudad, se decía: . . . "La corbeta *Diamante* y el bergantín *Hierta* van a partir con un convoy destinado para Cádiz, al cual se unirán la fragata *David* y otros seis o siete buques bien armados con algunos negreros que esperan sus pasaportes. Probablemente este convoy es el único que partirá este año. . . Tenemos, a más en estos parajes tres corbetas, cinco bergantines y aún algunas corbetas de guerra; pero todas estas fuerzas navales no son bastantes para alejar de nuestra vista una goleta de Buenos Aires que un mes ha se nos está presentando y que cada día hace presas a nuestros ojos. Un poco más lejos se hallan una corbeta y dos bergantines, también de Buenos Aires, y al Sud de la isla se ven otros que andan correteando en nuestro rededor. Los buques de la marina real salen de tiempo en tiempo para darles caza; y al punto vuelven a entrar todos estropeados, de manera que casi todo el tiempo lo pasan reparándose en los arsenales." (1)

Por las dilatadas costas del Pacífico ocurría otro tanto o peor a las veces: al cañón de los independientes contestaba el alarido de angustia del comercio herido en sus fuentes y más caros intereses, y rara ocasión tuvo el cañón español la fortuna de apagar su voz, cuyo eco rodando por las olas era el llamado de los pueblos a la conciencia de los reyes y de los tiranos. D. Francisco Xavier de Astigarraga, para no citar otros, vecino de la antes opulenta Capital de los Reyes, la fastuosa y poderosa Lima, escribía a su hermano Vicente, en junio de 1818, estas líneas reveladoras de un estado que se reconoce y confiesa de declinación definitiva, sin remedio: "Este continente, cada día se va poniendo en un estado más lamentable, y aunque por el Alto Perú los enemigos no consiguen ventajas, en el reino de Chile hemos sido desgraciados (2) y quizá por mar nos pue-

---

(1) "Gaceta de Buenos Aires", N.° 94.

(2) A este propósito decía un patriota residente en Madrid, en carta de 13 de agosto de 1818: "Absortos y atónitos han quedado estos españoles por la derrota de Osorio (en Chacabuco y Maipú) y dicen llegará tiempo en que los americanos

den acometer en estas costas, y como estos naturales están siempre propensos a sacudirse del yugo de España no es menester muchos eslabonazos para que prenda la yesca. El comercio marítimo, sobre todo, va caminando a su ruina; nuestros adversarios han esparramado muchos corsarios en esta mar, bien es verdad que tenemos dos fragatas de guerra *Esmeralda* y *Venganza* sin contar con otros buques mercantes armados; pero, amigo mío, confesemos de buena fe *que ya nuestro tiempo para la mar se pasó*. Entretanto vamos escapando como se pueda: en España o no pueden o no quieren acordarse de nosotros; con que, veamos, en qué para esta danza" (1).

* * *

Pero desgraciadamente no todo fué gloria inmaculada en la práctica de ese crucero realmente histórico; ni pudiera ser perfecto siendo obra humana. Manchas hubo, y muchas, que sombrearon sus episodios, si no justificadas, explicadas por las circunstancias y condiciones de hechos y actores, algunos de ellos dados más a la empresa fructuosa, arrastrados por el ansia del lucro, la avaricia de riqueza, que inspirados por el anhelo purísimo de servir una gran causa. Pero, ¡vive el cielo!, ninguna de esas trasgresiones del honor, de la justicia, del derecho, contaron jamás con la complicidad delictuosa ni la lenidad cobarde del pueblo o gobierno argentino, no; que cualquiera de ellos puede ser pasible de errores o desaciertos pero ninguno de un quebrantamiento voluntario, preconcebido de la moral más extremada y exigente; que si es verdad humana la afirmación parabólica "que donde se para un hombre proyecta una sombra", no lo es menos la afirmación categórica que el alma argentina ha sido y es siempre tan honrada y limpia como es glorioso y fulgurante el sol de su bandera!

A este propósito y haciéndose el escritor oficial cargo de las

---

vengamos a conquistarlos"... y la "Gaceta" agregaba al publicarla, a guisa de comentario: "Es lo único que no harán, escribía el abate Linguet en el siglo pasado, porque no les inspirará codicia; pero harán todo lo demás."

La verdad es que también lo hemos hecho, conquistando con nuestra hombría de bien, lealtad e hidalguía, el corazón de la madre patria, que nos guardaba un tantico de resentimiento por las cosas pasadas... B.

(1) "Gaceta", N.° 103.

denuncias de delitos o infracciones graves de algunos corsaristas, decia: "Hace algún tiempo que los papeles extranjeros están denunciando varios abusos cometidos contra el derecho de gentes por nuestros corsarios; pero como los hay de Buenos Aires y de otros puntos de la América independiente (1) espe-

---

(1) "El Americano", de Buenos Aires, correspondiente al 9 de julio de 1819, transcribia de *La Gaceta* de Charlestown, del 28 de enero, el siguiente suelto: "Estamos cansados con relaciones diarias de piraterías que se hace necesario participar a nuestros lectores. Muchos de ellos se acordarán que poco tiempo ha se volvió á publicar una narracion en los papeles de esta ciudad por un impresor de Norfolk acerca de la huida de aquel puerto de la goleta *Hornet*. Uno de sus oficiales, que llegó dos ó tres dias hace en el bergantin *General Ripley*, nos ha trasmitido los pormenores siguientes para su publicacion.

"Parece que cuando la *Hornet* dió la vela para escaparse, el Capitan Horney y todos los oficiales en comision, escepto uno (el que nos informa) estaban en tierra: que el Capitan Horney no tenía intencion por ningun estilo de eludir los reglamentos de la aduana: que habia mandado órden á bordo de su buque á fin de hacerlo anclar debajo de la fortaleza hasta tanto que hubiese concluido sus diligencias en la aduana, y que tenía la patente y otros papeles consigo. En vez de ejecutar estas órdenes parece que James Beatty, guardia marina, arengó á la tripulacion y la indujo á hacerse á la mar, poniendo en prision al único oficial que se hallaba á bordo, y nombrado comandante el dicho Beatty, la *Hornet* salió á su viaje de piraterías.

"El declarante estuvo en prisiones 15 dias durante cuyo tiempo esperimentaron un temporal que les alarmó tanto, que les obligó á echar al mar todo el armamento á escepcion de un cañon y 13 fusiles. Durante este periodo saquearon al bergantin N., capitan Grey, de San Eustaquio, tomando dinero y otros objetos de considerable valor. Tambien saquearon una fragata procedente de Hamburgo en Hole in te Wall, de la cual sacaron 4 cañones y otros artículos. Cuando el declarante se separó del pirata, estaba al ancla fuera de la isla al Oeste de Bahama, y robaba á todos cuantos pasaban. Cuando estaba en prisiones abordo nuestro declarante fué amenazado varias veces con la muerte, y dos ó tres ocasiones le pusieron una cuerda en el pescuezo con aquel fin. Una parte de la tripulacion deseaba ponerse bajo sus órdenes, más fué contrariada por el mayor número. Resolvieron, no obstante, dejarle ir, y fué puesto á bordo del bergantin *General Ripley*, Capitan Drew, que pasaba á la sazon desde Run Key á este puerto, donde llegó el lúnes pasado. Este oficial dice tambien que tenia intenciones de conducir el buque á algun puerto de los Estados Unidos, ó de Venezuela, á fin de hacer juzgar á los amotinados; pero sus esfuerzos fueron inútiles. Ha pedido, segun se dice, socorro con objeto de irle á apresar. El nombre del oficial que declara estos pormenores así como el de los oficiales de abordo están en nuestro poder. La *Hornet* era buque del gobierno y tenia cuantos documentos se requerian para verificar su salida para Norfolk. Actualmente no tiene ningunos papeles abordo.

"Al publicar esta noticia", agregaba *El Americano*, "solo hemos tenido un objeto: hacer ver á todo el mundo que las piraterias que se atribuyen á nuestros corsarios son ejecutadas por buques de otras naciones. Ellos se prevalen de las circunstancias en que nos hallamos con la España, y enarbolando nuestro pabellón cometen depredaciones y saqueos de que luego se nos pretende echar la culpa. Estas calamidades han sido de todos los tiempos, cuando las proporciones han sido favorables. Los malvados aprovechan la menor oportunidad. El modo de quitarles ésta, para que no infesten los mares, es el reconocimiento de nuestra independencia. Entónces cesarian nuestros armamentos navales, y las cosas se restituirian á su estado primitivo."

Entre estos piratas llegaron a distinguirse los patentados por Artigas, caudillo de

raba nuestro gobierno una noticia menos vaga de los autores de aquellos excesos para dar una satisfacción efectiva a las naciones neutrales y amigas. La injusticia de los españoles nos ha puesto en el precipicio de que se autoricen con nuestro nombre unos hechos tan contrarios a nuestros sentimientos. El mal consiste en que las primeras patentes de corsarios se dieron sin las debidas precauciones, y jamás se creyó que algunos de los que las obtuvieron hiciese de ellas tan mal uso; pero en la presente administración no sale ningún corso sin prestar fianzas de su conducta, y de observar las ordenanzas que se les prescriben con arreglo al código de las naciones. Ultimamente uno de nuestros corsarios ha apresado dos buques portugueses bajo el equivocado concepto de que estuviésemos en guerra con el soberano vecino; ellos serán puestos en libertad con las satisfacciones convenientes para acreditar que nosotros no tenemos otro interés en los corsarios que nuestra natural defensa, y que no teniendo por enemigos sino a los españoles solamente a ellos se dirigen nuestras medidas hostiles. En la actualidad está trabajando con empeño una comisión nombrada por el Gobierno Supremo para arbitrar un expediente que haga cesar los abusos que puedan cometer nuestros corsarios. Nada estimamos tanto como el honor, y hemos de acreditarlo a despecho de las calumnias con que pretenden desopinarnos nuestros enemigos. Las ideas exageradas y de sanculotismo no existen en las Provincias Unidas de Sud América. Nosotros no hemos declarado nuestra independencia sino cuando el imperio del orden se hallaba establecido (1)".

Y para confirmar la verdad de estos honrados procedimientos, comentando la calificación de "piratas" que en una comunicación de Irún (España) se daba a "los cruceros innumerables de los independientes que habían aparecido en el estrecho de Gibraltar y aun en la costa de Galicia con la esperanza de hacer presas, algunos de los cuales llevan banderas negras,

---

la Banda Oriental. La *Gaceta* de Charlestown, de 16 de marzo, da la noticia de que parte de la escuadra del almirante Brion, bajo el mando del comodoro Jolie, compuesta de 6 unidades, andaban continuamente a corso entre las islas de San Martin y San Bartolomé contra las embarcaciones que llevaban la bandera de aquel caudillo. El bergantín *Republicano*, antiguamente de la matrícula de Baltimore, entró huyendo a la isla de S. Bartolomé, pasado de 14 balazos, y bajo aquella bandera. El gobierno se apoderó de él y lo vendió.

(1) "Gaceta de Buenos Aires", N.° 32, año 1817.

otros rojas y otros azules", contestaba la *Gaceta del Gobierno de Buenos Aires* "que si alguno de nuestros corsarios no hacían buen uso de su patente; si faltaban al derecho de las naciones, o si cometían algunos actos por los cuales deban ser reputados *piratas*, el gobierno celebraría fueran tratados como tales por cualesquier poder marítimo bajo cuya influencia pudieran caer; pues nada más digno de nuestros homenajes que el sagrado derecho de gentes, como bien lo había manifestado el gobierno supremo en su declaración y demostraciones a propósito del corsario *Maipú* (1)".

En efecto: Don Juan D. Daniels, norteamericano, a quien a su pedido se le acordara carta de ciudadanía en 12 de junio de 1818, solicitó patente de corso para un bergantín de su propiedad, llamado *Vicuña* y que dirigiría a los mares de la India con el nombre de *Maipú*, dando la fianza del respetable comerciante de la plaza, también norteamericano, D. Guillermo Patricio Ford. Cuando menos se esperaba, devolvió todos los documentos con la excepción de los despachos de cabos de presa que se le habían otorgado, y levando anclas fugó del puerto, entregándose al corso patentado por el caudillo Artigas. El gobierno hizo público el procedimiento de Daniels, ordenó la prisión del fiador y declaró fuera de la ley al corsario por resolución del 4 de julio de 1818 (1).

*
* *

Alcanzado el propósito del gobierno al autorizar esta terrible arma de guerra, dispuso hacer cesar sus efectos y en consecuencia dictó el decreto siguiente:

"Buenos Aires, Octubre 6 de 1821.

" Uno de los recursos que los desgraciados derechos de la guerra han hecho legal y sus fines necesarios, es el corso marítimo. La guerra de independencia de las Provincias de Holanda y la de los Estados de la América del Norte, han comproba-

(1) Véase Capítulo X.

General Martin Rodriguez

do que este género de hostilidad es el más ventajoso para un país que se pone en pie a defender su independencia contra otro más antiguo que le ha dominado a la distancia. Es imposible prevenir, ni reprimir todos los abusos a que pueda dar ocasión la guerra de corso. El gobierno que se halla en la dolorosa necesidad de autorizarla y aun fomentarla, no tiene más que dos medios para disminuir sus consecuencias ilegales y por lo tanto no tiene más que dos obligaciones a este respecto: la primera es dictar todas las reglas y tomar todas las precauciones y garantías que puedan corregir los abusos, no dejándolos impunes. En esta parte el gobierno de estas Provincias ha llenado su deber y el reglamento de corso lo justifica. La otra obligación es poner fin a tal género de guerra, o cuando ya no es necesario al objeto que la impulsaba, o cuando el efecto que produce no compensa los riesgos y comprometimientos a que expone. El gobierno considera llegados estos dos casos, y en su virtud ha acordado y decreta los artículos siguientes:

1.° No se dará en adelante patente alguna de corso sin que se publique antes solemnemente y con expresión de la causa que obliga al gobierno a recurrir a este medio.

2.° Todo individuo que posea patente alguna de corso y se halle en el territorio de esta provincia (Buenos Aires) queda obligado a presentarla al Ministerio de Marina, dentro de quince días de la fecha de este decreto.

3.° Los individuos que tengan patente de corso y se hallen en países situados al otro lado de la línea equinoccial, o en la costa del Pacífico, deberán tener presentadas dichas patentes en el Ministerio de Marina en el término de ocho meses.

4.° Las fianzas otorgadas responderán del cumplimiento de los dos artículos anteriores.

5.° Todo comandante de buque armado en corso, en virtud de patente de cualquiera de los gobiernos que han regido en esta Capital, luego que se le presente este decreto cesará en el corso y se retirará a puerto para desarmar y devolver la patente.

6.° Todo el que contravenga al artículo anterior incurrirá en las penas contra piratas.

7.° Todo buque que después de ocho meses de la fecha de este decreto continúe haciendo el corso, autorizado por patente del gobierno de este país, será tratado como pirata.

8.° El ministro de Guerra y Marina queda encargado de la ejecución de este decreto (1)".

Bien habían contribuído a afianzar con su heroica decisión el éxito favorable por la lucha por la independencia barriendo de enemigos la inmensa vastedad de los mares, como sus bravos commilitones en los ejércitos de tierra lo hicieran en toda la extensión del continente. Bien merecían, pues, las palabras con que el editor de la Gaceta rendía homenaje a sus lidiadores al recordar en las postrimerías del año 18, que corría a sepultarse en la vorágine del tiempo pasado, que ese año podía reputarse como el premio de los esfuerzos consagrados a reivindicar nuestros derechos y nuestra fama en los ocho precedentes, y como la indemnización de los tres siglos de ignominia en que había gemido el nuevo mundo bajo el cetro de fierro del opresor español.

"Abandonados de todas las naciones", afirmaba, "sin más recursos que nuestra resolución y nuestro coraje hemos humillado EN MAR Y EN TIERRA a nuestros enemigos: nos ha bastado QUERER para SER LIBRES". Y tal decía en un 9 DE DICIEMBRE, seis años cabales anteriores al de aquel otro de 1824 que América oyera el último estampido del cañón de sus libertadores en Ayacucho, presagiado así por el patriotismo argentino desde las riberas del Río de la Plata!

Perpetuemos ahora con honrada verdad algunos de los episodios singulares de la magna empresa; y saludemos de pie a los HEROES al franquear el dintel del TEMPLO DE LA GLORIA en que reposan sus épicas fatigas de otros días!

---

(1) "Registro Oficial de la República Argentina". N.° 1531. Decreto subscripto por D. Martín Rodríguez, Gobernador y Capitán General de la Provincia de Buenos Aires, y su ministro D. Francisco Fernández de la Cruz.

CAPITULO III

Campaña de la *Hércules*

Sumario: Propósitos de expedicionar a los mares del sud. — Alistamiento del *Hércules* y *Trinidad*. — Rebeldía de Brown. — Zarpa alzado contra la autoridad del gobierno. — En las regiones antárticas. — Se le reune el *Halcón*. — Corso en el Pacífico: presas. — El Callao: ataque y defensa. — Hacia el Guayás! — Ataque a Punta Piedras. — Derrota de Brown en Guayaquil. — Rasgos heroicos y miserias humanas. — Negociación y liberación de Brown. — Proa al Norte. — Pérdida del *Halcón*. — Misión del Dr. Handford. — Retirada de Brown. — Regreso a la patria. — Noticias alarmantes. — Hacia el Septentrión. — El capitán Stirling. — Apresamiento del *Hércules*. — Inicua conducta de aquel oficial inglés. — Sentencia. — Regreso de Brown y su enjuiciamiento militar.

Mientras el Gobierno Directorial se preparaba, de acuerdo con los emigrados chilenos, a emprender una campaña marítima en el Pacífico con el fin de distraer las atenciones del Virrey de Lima, sobre Chile y Colombia, coadyuvando por otra parte a los esfuerzos atrevidos que se hacían por tierra contra los españoles, llegó a Buenos Aires (principios de Septiembre) el teniente D. Cristóbal de Carnelia, con la corbeta española *Monserrat*, de 6 cañones, apresada el 19 de Agosto anterior a la altura del Janeiro, por la de igual clase patriota *Céfiro*, comandante Tomás Taylor, quien la enviaba a disposición de la Superioridad.

Este feliz y satisfactorio ensayo de las medidas adoptadas para hostilizar a los españoles en el mar, surtió los mejores efectos.

Los preparativos para expedicionar a los mares del sud, recibieron un impulso formal, y todo el mundo no hablaba ya de otra cosa sino del proyectado crucero.

Contribuía no poco a ello el haberse pacificado un tanto la República y resultar cambiado el destino de la expedición militar que amenazaba de ultramar.

De los 7 buques que venciendo infinidad de obstáculos se mandaron aprestar para resistir a cualquier tentativa sobre nuestras costas, desvanecidos los temores que motivaron este armamento, se mandó sobreseer en él, continuando únicamente el de la fragata *Hércules* (que fué regalada a Brown, en premio de sus servicios) y bergantín *Trinidad*.

Alistadas que fueron ambas embarcaciones, se juzgó conveniente pasasen a operar al Pacífico contra la bandera española, con arreglo a las instrucciones reservadas y patentes respectivas del 1 y 2 de Septiembre comunicadas a Brown. A juzgar por dichos documentos, parece que se confería el mando de esta expedición, al citado coronel Brown, (entonces comandante general de marina); pero el gobierno, considerando la persona de este marino, necesaria en Buenos Aires, para otros servicios de mayor importancia y más urgente preferencia, resolvió delegase aquél el mando y dirección de la expresada fuerza marítima y tropa embarcada a su bordo, en su hermano el comandante D. Miguel Brown.

El objeto de este crucero era hostilizar la bandera española en el Pacífico, por todos los medios al alcance de los expedicionarios; cruzar por los puertos de Valparaíso, Coquimbo, Huasco, Atacama, Arica, Arequipa, Pisco y Callao, interceptando las provisiones a todo género que pudiesen dirigirse sobre la plaza de Lima y demás provincias de su dependencia, con inclusión de Chile, ocupado entonces por Osorio.

Trasmitir al gobierno por conducto seguro y con la exactitud posible, las fuerzas que tuviesen los españoles en campaña, especificando las de Abascal, Pezuela y Osorio.

Averiguar el estado de la opinión en las costas del Pacífico, acerca de la causa que tenían sobre los brazos las Provincias Unidas, como igualmente el estado en que creían a la Península.

Finalmente, esta campaña no debía extenderse más allá de los once grados norte de la línea equinoccial, puesto que su principal objeto debía circunscribirse a interceptar la comunicación por agua entre Osorio y Abascal. A no ser que se tuviesen noticias fidedignas, de haber dado la vela alguna expedición española, desde cualquiera de los puertos que medían entre el Istmo de Panamá y Trujillo, con el objeto de ir en auxilio de Lima. En tal caso, debía gobernar sobre ella, a fin de destruirla,

apresarla o incendiarla a toda costa, según las ocurrencias del momento (1).

A todo esto, el armamento de los buques estaba concluído.

La fragata *Hércules* de gloriosa memoria, recientemente forrada y clavada en cobre, fué armada con 29 piezas, calibre de 24,12 y 8. Su dotación no excedía el número de 102 individuos, incluso su comandante, que lo era asimismo de la expedición, D. Miguel Brown.

El bergantín *Trinidad*, de 20 cañones, de 24, 12, 8, 6 y 3, tripulado por 58 hombres, capitán Walterio Dawis Chitty.

Total: 49 cañones y 160 hombres, con provisiones para seis meses, y sus repuestos correspondientes; zarparon del surgidero de Buenos Aires el 15 de Septiembre de 1815.

Mientras se alejan nuestras naves en busca del inmenso y solitario Pacífico, que bien pronto debía tornarse el teatro colosal de sus empresas, que contribuyeron de un modo culminante a afirmar la libertad de este continente, sujetemos a juicio la conducta de D. Guillermo Brown, que luego se supo con sorpresa se había embarcado clandestinamente a bordo de los cruceros, quebrantando las leyes más sagradas de la obediencia militar y vulnerando los respetos debidos al gobierno.

Hemos referido en su lugar que el gobierno juzgó conveniente retener a Brown a su lado para ocuparlo con mayor utilidad de la causa, en tanto marchaba el comandante su hermano al frente de la expedición de que se trata.

Pero Brown había tomado ya su partido.

Por su calidad de comandante general de marina y accionista en el armamento, fué de su exclusivo resorte el equipo material y personal de ambos buques. El día designado para la salida, se presenta Brown en balizas, y con las instrucciones que se le dieron en 2 de Septiembre, pero ahora sin conocimiento ni licencia del gobierno, mandó suspender y dar la vela en dirección a la Colonia, en donde pensaba hacer provisión de carne de tasajo (charque).

Luego que supo el gobierno el paraje donde se encontraba el coronel Brown, despachó un falucho dirigiéndole un oficio confidencial fecha 16 de Septiembre, en que le llamaba a su

---

(1) Véase Apéndice, nota N.° 2.

deber y a la obediencia de quien había recibido tantas pruebas de consideración, para lo que se le invocaba el crédito del gobierno y su propio buen nombre.

Nada bastó para traerlo a un avenimiento amigable, y denegándose a presentarse de nuevo en Buenos Aires, para recibir órdenes, contestó al Gobierno con fecha 17 del mismo "que la causa de los americanos del Sud, debiendo seguirse por un hombre capaz de servirla con honor y vigor, no podía regresar, ni se esperase lo hiciera después de haber hecho fuertes desembolsos en el equipo de ambos buques. Que teniendo en su poder los documentos necesarios para emprender su crucero al Pacífico, se alejaba contento de un lugar, en donde veía a los hombres honestos despreciados y a los pícaros favorecidos", aludiendo al Dr. D. Manuel Obligado, entonces secretario de Hacienda, a quien creía intrigando en su contra (1).

Convencido el gobierno de que no se arribaría a nada, (no obstante haberse dirigido reservadamente al capitán del destacamento de infantería embarcado en el *Hércules,* D. Nicolás García, para que "tomara las medidas que le dictase su celo, para compeler a Brown se presentase en Buenos Aires, con las mencionadas embarcaciones") protestó en 23 de Septiembre declarando: "que la conducta del coronel D. Guillermo Brown era desarreglada, insubordinada y de la entera desaprobación del gobierno, considerándosele por lo tanto, desde su embarque, despojado del mando de la Comandancia General de Marina, y de todo goce de sueldos; debiendo reintegrarse el Estado, con toda preferencia y sin la menor consideración del producto de las primeras presas que se introdujesen en este puerto, condenadas por tales, en mérito de los cargos que con él tenía contraídos dicho Brown, según constancia de la carpeta de su corso, en la cual se pondría una nota que hiciera referencia a tal recuerdo, habiéndose tenido por objeto en la autorización

---

(1) Don Manuel Alejandro Obligado, padre del benemérito gobernador de Buenos Aires D. Pastor Obligado, fué un distinguido jurisconsulto, natural de esta ciudad, en la que nació en 1767. Se doctoró en Charcas y regresó a la capital del virreinato del rio de la Plata, incorporándose bien pronto a la administración política del país. En 1809 fué regidor del Cabildo, y tomó parte al siguiente año en la revolución de Mayo, de que fué decidido partidario. Desde 1815 fué Secretario de los Directores Supremos Alvarez y Balcarce, y Ministro de Hacienda de Pueyrredón desde los principios de su gobierno. Posteriormente ocupó un asiento en la legislatura de Buenos Aires. Falleció en 1843.

que se le dió en 19 de Septiembre (1) atraer a la dependencia del gobierno, los buques que comandaba y no exponer los fondos nacionales invertidos en ellos a la violencia del carácter altivo del mencionado extranjero."

El lector posesionado de estos hechos, no podrá menos de reconocer con nosotros que Brown se había hecho reo de una responsabilidad que hería su decoro y reputación militar, dejándose ararstrar por pasiones que con su estallido apocaban su grandeza moral.

Algunos años más tarde trató de sincerarse, cuando se le sometió a un consejo de guerra, a causa de este paso, exponiendo que al despedirse de las tripulaciones, se negaron éstas unánimemente a dar la vela, toda vez que él en persona no tomase el mando de la expedición, puesto que se habían enganchado en esa creencia (este procedimiento no consta en el Diario de sobordo) a que se añadían las ventajas que debía reportar la causa de la libertad, no exponiendo a la inexperiencia de otro oficial los resultados que se prometía este armamento.

Sin embargo de esto, repetimos, salvo la admiración que profesamos a Brown, que su conducta en esta ocasión se hizo digna de la más alta censura y vituperio.

Pero alejemos nuestros ojos doloridos de esta pequeña sombra que jamás podrá eclipsar el inmenso y glorioso cuadro de los servicios ínclitos y del patriotismo heroico del fundador de nuestras hazañas navales.

*
* *

Luego que completaron su provisión de víveres en la Colonia, nuestros buques salieron del Río de la Plata, con rumbo al Sud, y bajo las órdenes de Brown quien arboló su insignia en

---

(1) He aquí el oficio, el que no fué recibido por Brown:
"Enterado de cuanto V. S. me espresa en su comunicacion de 17 del que corre y convencido de los nobles principios que le animan por la prosperidad del Continente Americano, he tenido á bien autorizarlo para que en toda forma dirija los buques *Hercules* y *Trinidad* armados en corso contra los Españoles en el mar del Sud. — Yo confio en el acreditado celo de V. S. el mejor éxito de su comision, qe. el Gobno. Gral. del Estado sabrá recompensar generosamte. llegado el caso del feliz resultado que es de esperar de su tino y prudencia. — Dios gue. á V. S. ms. as. Bs. As. Setiembre 19/815. — Ignacio Alvarez. — Sr. Coronel D. Guillmo. Brown."

el *Hércules*, dando el mando del Trinidad, a su hermano D. Miguel, y transbordándose Chitty, en clase de segundo comandante, a bordo de la capitana. Para alterar estos nombramientos se fundaba Brown en la facultad de remover los oficiales a su cargo, según las conveniencias del servicio, que le fuera otorgada en 8 de Mayo de 1814.

La navegación continuó sin accidente hasta doblar el tempestuoso Cabo de Hornos; pero pronto la bravía naturaleza de aquellas regiones notificaron a los patriotas que se encontraban ya en la dilatada mar del Sud, lejos de su patria, y a la merced de sus furores.

Ninguna embarcación enemiga había sido avistada. Las alturas de la isla Madre de Dios empezaban a perderse en la neblina del horizonte, cuando se vieron asaltados por uno de esos recios temporales del O. N. O., más peligrosos en aquellas aguas que en parte alguna del océano. El cielo tornóse sombrío y el aire enrarecido; el viento fresco que hasta aquella latitud fuérales propicio, comenzó a herirles con sus potentes latigazos, y momentos después sus bramidos traducían la violencia huracanada con que hacía hervir las aguas que estrellándose contra los flancos de las maltrechas naves las hacía escorar de babor a estribor, azotando los mástiles con las velas que parecían poseídas de furor. Y en medio de ese cuadro imponente, en que el corazón necesita fibras de acero para no flaquear, Brown, impávido, dirigía la dificilísima maniobra de su buque en peligro.

El *Trinidad* perdió su tajamar, quedando en estado lastimoso y muy expuestos su bauprés y trinquete, circunstancia que obligó al almirante a dirigir el rumbo al estrecho de Magallanes.

Arreciando el viento con lluvia y calma, estuvieron los buques a pique de verse aterrados, soplando aquél directamente sobre la costa, de la que navegaban en extremo inmediatos, a que se reunía el estado del *Trinidad* que desobedeciendo al timón, maniobraba enteramente a la ventura.

Afortunadamente pudieron acogerse antes de anochecido, a la pequeña isla de Westminster Hall, situada a la entrada del estrecho. Habiéndose encontrado 22 brazas de agua por medio de la sonda, y volviéndose el mar asaz bonancible, se hizo señal al *Trinidad* que se hallaba a sotavento, para dar fondo. Pero

este buque, encontrándose de súbito en las inmediaciones de unas toscas en que reventaba el mar con gran estrépito, arribó rápidamente para evitarlas, y poniendo la proa al Sud, se perdió de vista.

El *Hércules* derivó por sobre el banco que por un momento alimentara sus esperanzas, y ya no encontró fondo a 100 brazas.

En la imposibilidad de anclar, y aproximándose la noche con viento y nieve, se tuvieron que desasir nuevamente las velas, cuyos rizos se hallaban tomados, engolfándose resueltamente entre las muchas islas, arrecifes y rocas, que se percibían al vivo resplandor de los relámpagos.

Es de suponerse con fundamento, que fueron grandes por no decir milagrosos los peligros, a que escaparon los independientes aquella aciaga noche.

Al día siguiente, continuando el temporal, y los horizontes acelajados y oscuros, aunque con menos fuerza, fué arrojado el *Hércules,* por la violencia del viento, sobre unas rocas a flor de agua, en cuya posición permaneció por tres horas, batiendo fuertemente contra ellas, hasta abrirse un rumbo por una costura.

Con perseverancia y sumo trabajo se logró zafar el buque de esta siniestra posición, a que se prestaba el viento que había calmado un tanto: de lo contrario hubiera sido inevitablemente impelido sobre una restinga de piedras, que aparecía a sotavento, y en la que las olas se estrellaban a la altura de los palos de proa.

Dominado un tanto el peligro, pudo aproximarse el *Hércules,* a poca vela, hacia una bahía, en que se encontró una especie de dique formado por la naturaleza.

En esta triste e inospitable playa, cuyo asilo no había profanado quizá la planta del hombre, se desembarcaron las provisiones y artillería del *Hércules* con el fin de descubrir su quilla y achicar el agua que aumentando por momentos amenazaba anegarle.

Fué preciso mucho trabajo para reponerle un tablón de 6 pies de largo, que saltó de las inmediaciones del tajamar, a los primeros talonazos que diera el buque sobre las peñas.

Después de permanecer siete días en tan ingrata región, se reparó tolerablemente el *Hércules* y habiendo hecho su aguada y remontado la batería del entrepuente, se puso a la vela, des-

pués de haber disparado dos cañonazos para prevenírselo, a cuatro individuos de su dotación, que desertaron aterrorizados sin duda por los peligros pasados y los aún en perspectiva (1).

Muy luego se divisó una vela que cruzaba haciendo rumbo para salvar el estrecho a la altura del Cabo Pilares, y con gran satisfacción se averiguó ser el bergantín *Trinidad,* el que habiéndose aguantado y reparado sus averías en la bahía Timor, sobre la Tierra del Fuego, esperaba al *Hércules* ya algunos días, por aquellos parajes y con pocas esperanzas de volverlo a ver (2).

Dos días después de tan feliz encuentro salían ambos buques del Estrecho, mareando de conserva a toda vela sobre la isla Mocha en la costa Araucana.

Un recio temporal separó todavía estas naves que no se volvieron a avistar hasta el punto de reunión, donde llegó el *Trinidad* el mismo día que el *Hércules* acompañado de la goleta *Mercedes* (3) apresada en viaje de Chiloé a Lima, y de la corbeta de las Provincias Unidas *Halcón,* comandante Hipólito Bouchard, procedente de Buenos Aires y con instrucciones para ponerse a las órdenes de Brown, habiendo estado fondeada por espacio de 12 días antes de incorporarse en la bahía de San Francisco.

Este buque comunicó a Brown la salida de Montevideo de la hermosa goleta *Constitución,* comprada y armada por los emigrados chilenos (4) en Buenos Aires, y cuyo mando se dió al valiente comandante Russell.

---

(1) En honor de Brown y de la humanidad, diremos que éste mandó desembarcar provisiones y algunos útiles que se dejaron en tierra, para que pudiesen servir a esos desgraciados en caso volviesen allí.

(2) "Me veo en la precision de observar á V. E. que desde este momento principiaron algunos individuos de la tripulacion de ambos buques á manifestarse descontentos y así continuaron hasta el término del Crucero. — Por intérvalos era preciso la mayor vigilancia para evitar un completo levantamiento ôa." — Informe del Capn. Chitty. Londres, Enero 14/817.

(3) Los patriotas destruyeron este buque después de trasbordar la gente, tomando, además de su carga, los víveres que llevaba, como ser arroz, azúcar, etc.

(4) La había equipado con gran sacrificio propio y de sus amigos el presbítero D. Julián Uribe, ardoroso revolucionario chileno, que había formado parte de la última junta de gobierno de su país. Tripulada con oficiales y soldados chilenos en su mayoría, fué nombrado su comandante el bravo Russell que, como antes lo dijimos (tomo 2.°, pág. 97), se perdió en las tenebrosas latitudes antárticas ceñido con el laurel de los vencedores de Montevideo.

Uribe era hombre de pelo en pecho. En 1814 había encabezado la revolución que derrocó al gobierno de Lastra, tomando él, personalmente, á la ca-

Aquella embarcación jamás se incorporó a la expedición y es de creerse tocó su sepulcro en las oscuras y heladas latitudes del Cabo, entre elevados desfiladeros tajados a pique, y rocas áridas y despedazadas, cubiertas por nieves eternas, las que parecen constituir los límites de la naturaleza viviente, siendo una ola del océano austral la suerte probable del desgraciado Russell y sus bravos compañeros de infortunio!

En la isla de la Mocha, renovaron su aguada y embarcaron algunos cerdos salvajes los buques expedicionarios.

Brown, en cumplimiento de sus instrucciones que le prescribían aproximarse a las islas de Juan Fernández y San Félix con el objeto de libertar del arbitrario cautiverio de que eran víctimas varios patriotas confinados allí por Osorio y Abascal, siguió en el *Hércules* en aquel rumbo, después de haber ordenado a los dos restantes, mareasen sobre Valparaíso, y llegados que fuesen allí, corriesen la costa hacia el Callao de Lima, punto de reunión general.

Desgraciadamente, sobreviniendo una ráfaga de viento, no común en aquellos mares, que se tornan benignos desde los 65 grados, rindió el bauprés del *Hércules,* corriendo éste al arbitrio de las olas y de los vientos, cayó muy a sotavento de dicho *Precidio* (1) y a duras penas pudo gobernar y reconocer la punta de Nasca, siguiendo de allí al Norte avistó los peñascos

---

beza de unos cuantos hombres armados de carabinas, el cuartel de artillería. Todo se ejecutó completamente debido a su actividad y decisión.

Esa asonada vergonzosa impuso un gobierno de junta, compuesto por Carrera, Muñoz y Uribe, en cuyas manos se perdió la revolución a pesar del heroísmo y abnegación de un O'Higgins, en Rancagua. Aparte de esta enorme responsabilidad histórica, le corresponde la de las muchas tropelías y crueldades que cometieron en el ejercicio del gobierno, y entre ellas el atroz castigo dado a Romualdo Antonio Esponda, modesto vecino de Valparaíso, condenado a sufrir en público, montado en un asno, y a espalda desnuda, doscientos azotes por mano de verdugo, por el crimen nefasto de... bordar una bandera española!

No es extraño que en tales manos se perdiera tan noble causa.

(1) Estas islas fueron descubiertas en 1563 por el español cuyo nombre conservan.

La mayor, llamada de Tierra, tiene 4 leguas de largo. La de más afuera es enteramente escarpada y casi inaccesible. Su temperamento es muy frío. Allí recaló por algún tiempo, a mediados del siglo XVIII, el célebre almirante inglés lord Jorge Anson, con el objeto de refrescar sus tripulaciones extenuadas por el escorbuto en su viaje de circunvalación. Finalmente, sirvió de refugio, por espacio de 5 años, al escocés Selkirk, abandonado allí por acaso, hasta que fué recogido por un buque de Bristol.

Distan 440 leguas al norte del Cabo, 110 de la costa de Chile, al oeste, y 30 leguas en la propia dirección la menor, de la de Tierra.

de las Hormigas y salió muy cerca del Callao, habiendo capturado el 12, en las inmediaciones del Morro Quemado, la fragata *Gobernadora*, en viaje de Guayaquil a Lima, cargada de cacao, cera, etc., y varios comerciantes de pasaje, libertando, entre ellos, al teniente coronel graduado Don Vicente Banegas, del Ejército de la Nueva Granada, que habiendo caído prisionero, era conducido engrillado a la Capital para ser juzgado.

El 14 de Enero de 1816, se reunió el *Hércules* al convoy. El 16 apresaron al bergantín *San Pablo*, procedente del Callao. Le quitaron los palos y lo estacionaron en las Hormigas como pontón y hospital.

El 18 se tomó un pailebot, que iba del Callao para Intermedios. Lo armaron con 2 cañones.

Luego de haber echado a pique un bergantín y caído en sus manos un *Místico* procedente de Pisco, el 20 fondeó la expedición a la vista del Callao.

Sin embargo del riguroso incógnito que guardaron nuestros buques mientras cruzaban entre la isla de San Lorenzo y las Hormigas, 7 leguas al Oeste de ésta, ya nadie ignoraba en tierra su existencia en aquellos mares (1).

Mientras Brown medita y organiza su plan de ataque arrojemos una rápida ojeada sobre este Puerto, que bien luego debía ser teatro de hazañas de los Patriotas Argentinos.

*
* *

Dos leguas al sud de Lima, se encuentra El Callao, cuya rada pasa por la más grande, bella y segura del Pacífico, y está defendida por cerca de 200 bocas de fuego que guarnecen los celebrados castillos Real Felipe, San Miguel y San Rafael (después de 1821, Independencia, Sol y Santa Rosa).

Al extremo sud de la Rada, y formando el abrigo del puerto en aquel rumbo se encuentra la isla estéril de San Lorenzo,

---

(1) El carpintero de la *Gobernadora*, que logró fugarse del *Ponton* con 21 individuos en un bote casi inútil, llegó el 18 a la población de Chancay (12 leguas N. O. de Lima), y al día siguiente se cundió en la capital que "había moros en la costa".

de 9 millas de circunferencia. Su situación es dominante, y su mayor altura o pico está a 600 pies sobre el nivel del mar.

Un cuarto de legua al sud de la plaza, se halla el tenedero de los buques de altura, con 6 a 7 brazas de agua y fondo de lama y arena.

En estas inmediaciones existió la primitiva población del Callao, sumergida con todos sus habitantes (4.000) en el gran temblor que tuvo lugar a las 10 ½ de la noche del 28 de octubre de 1746. Con tiempo calmoso se distinguen aún sus ruinas en el fondo del mar, en aquella parte de la bahía dicha Mar Brava.

Al N. E. del surgidero principal desagua el Rimac, después de atravesar a Lima, formando las rebalsas o lagunas de Boca Negra. Siete leguas al N. se hallan los peñascos de las Hormigas, y hacia este rumbo corren las aguas del Pacífico, en toda la costa peruana.

Los vientos reinantes son del S. y algunas veces del S. E. o S. O. Los primeros causan mucha resaca e impiden acercarse a la playa, pero dentro del puerto se da de quilla con tranquilidad.

Excusamos decir que el inglés Jacobo Heremite Klerk, la sitió 5 meses en 1624, en cuyo empeño murió sin haberla podido rendir. Tuvo título de ciudad en 1671, y en la noche del 5 de noviembre de 1820, debía ser su rada teatro de un brillante hecho de armas de los chilenos dirigidos por Cochrane, abordando con insuperable abordaje la fragata *Esmeralda,* de 40 cañones, allí fondeada.

Más de una vez, Brown y los suyos contemplaron extasiados, desde las alturas de San Lorenzo, el bello y admirable panorama que se ofrecía a su vista, al ponerse el sol en aquella zona.

Por un lado, la cortina de montañas, que se eleva gradualmente, hasta confundirse en el horizonte con la imponente cadena de los Andes, cuyos soberbios picos se esconden en las nubes, forma un contraste pintoresco con la parte opuesta, en que se dilata una llanura risueña, brillando a la distancia, largo rato aún después que la sombra se ha extendido en la planicie, las cúpulas y campanarios de las iglesias de Lima, iluminados por los rayos del astro moribundo, hasta que oscurecida la Capital a su turno, la reluciente cresta de la Cordi-

llera, destacándose sobre el horizonte, se asemeja a un luminar gigantesco encendido por las manos mismas de la naturaleza!

*
* *

Hemos dejado a Brown sirviendo de pasto a la curiosidad española de este puerto. Observaremos ahora los preparativos que tenían lugar en la escuadra patriota, para atacar dicha plaza la noche misma de su arribo.

Luego que anocheció, se armaron y tripulados perfectamente la mayor parte de los botes independientes, singlaron intrépidamente hacia el interior de la rada, con la bandera desplegada y al inmediato mando de Brown en persona.

Metidos que se hubieron, abrieron un fuego mortífero sobre la ciudad y los buques españoles, teniendo que suspenderlo a poco rato, a causa de haberse extraviado parte de la fuerza por la oscuridad de la noche.

Las primeras luces del 21 señalaron a las ávidas miradas de los españoles, los buques patriotas, tranquilamente acoderados en las vecindades de la boca del Rimac. Ellos no permanecieron por mucho tiempo en la inacción y suspendiendo antes del mediodía, se aproximaron a tiro de los castillos, a los que dirigieron algunos disparos que les fueron inmediatamente devueltos por una batería montada en la playa al intento y varias lanchas y otras embarcaciones que estaban armando a gran prisa.

Nuestros buques se mantuvieron el resto del día y parte de la noche, bordeando a la vista de la costa, y entretenidos en observar la confusión y alarma que reinaba en tierra. A las 12 de ésta, se volvió a renovar el ataque, el que fué esta vez algo reñido. La fragata española *Fuente Hermosa* fué echada a pique por una bala de a 24. Varias embarcaciones y los edificios del pueblo más inmediato a la ribera, recibieron destrozos sensibles, ocasionados por las balas piráticas.

El asombro de tamaño esfuerzo, ejecutado por un puñado de valientes, entregó al terror la población del Callao (1).

---

(1) "A primera vista, dice Amunategui, parece que sólo a un loco se le ocurriría acometer con cinco buques estropeados y faltos de tripulación, al más importante de los establecimientos españoles en la América del Sud: al Callao, defendido por esos célebres castillos, cuyos poderosos medios de resis-

General Guillermo Browm.

Pero no era todo aún y Brown quería hacer algo más.

El 23 capturó la fragata *Consecuencia* procedente de Cádiz, con un rico cargamento y teniendo a su bordo varios oficiales de rango y pasajeros de consideración, entre los que se contaban tres oidores y el brigadier D. Juan Manuel Mendiburu, que iba a encargarse del gobierno de la Provincia de Guayaquil.

En ese mismo día desembarcó en la Isla de San Lorenzo como 50 prisioneros, y en la noche del 27 desprendió de la escuadra 4 ó 5 botes, con dirección a la bahía, habiendo encendido previamente varias luces o candeladas en el cabezo de dicha isla para llamar la atención y descuidar un tanto al enemigo.

Los botes entraron por sotavento de los buques en el surgidero, y al *¡quien vive!* contestaban: *ronda.*

Mas pronto fueron reconocidos y sospechados, empeñándose en seguida un tiroteo sostenido. En lo más recio del fuego, el valiente capitán Chitty, segundo comandante del *Hércules* y hermano menor político del almirante, abordó arrojadamente con su bote a una de las seis lanchas cañoneras que los enemigos habían armado ya. No obstante los 50 extremeños españoles que tenía a su bordo esta embarcación, que ciertamente opusieron una tenaz y sangrienta resistencia, hubiera sido ella irremediablemente sacada, a no haber estado encadenada a la popa de un buque de alto porte, desde donde se hacía un fuego mortífero, lo que obligó al intrépido Chitty a abandonarla severamente herido.

Los patriotas tuvieron como 30 hombres fuera de combate, de los cuales la mitad muertos, en los tres ataques sucesivos que se hicieron, pero las averías de los buques fueron de poca consideración.

El pabellón de las Provincias Unidas, se mantuvo al frente

---

tencia pueden calcularse por su excesivo costo, que hacía preguntar a Carlos III si estaban construídos de piedra o de plata; al Callao, defendido por ciento cincuenta cañones colocados en tan fuertes baterías que de sus bocas partió el último tiro en favor de la Metrópoli; al Callao, en fin, defendido, más que por todo esto, por su fama de inexpugnable. El asombro que esta audacia inspira, subirá de punto cuando se sepa que Brown no intentaba sólo sacarse bajo el fuego de las fortalezas enemigas a los buques surtos en la rada y lanzar algunas balas rojas contra la población, sino que se proponía desembarcar en la ciudad misma y arrebatarle sus tesoros. Sin embargo, el resultado casi justificó este ataque temerario, que rayaba en la insensatez." (La Reconquista Española).

del puerto del Callao, donde jamás se pensó tremolase, por espacio de veinte días (1).

El 25 fué apresada la fragata *Candelaria* a la vista del Callao, procedente de Chiloé y Valparaíso, con cargamento de granos.

No habiendo podido Brown en todo este tiempo comunicar con los patriotas en tierra, para proveerse de víveres que buena falta hacían a la escuadra, habiendo ésta perdido una gran parte de los suyos con las mojaduras sufridas al remontar el Cabo, y noticioso por el comandante Banegas, represado en la *Gobernadora* (2) que había dejado un mes antes la plaza de Guayaquil, de que dicha ciudad se encontraba muy mal guarnecida habiendo marchado sus tropas con dirección a Quito, y pronta a insurreccionarse tan luego como se le ofreciese coyuntura favorable, resolvió en el acto presentarse allí con ambos propósitos.

*
* *

El 28 de Enero abandonó la Escuadra el bloqueo, y poniendo la proa hacia la zona tórrida, no tardó en aportar a la boca del Guayás, dando fondo en la Isla Puna, el 7 de febrero (3) procediendo a desembarcar los prisioneros en la isla del Amortajado, de donde bien pronto fugaron en balsas.

Al día siguiente, teniendo vehementes esperanzas de rendir la ciudad de Santiago de Guayaquil, toda vez que se la atacase con prontitud y antes que el enemigo se recobrase, dejó al *Hér-*

---

(1) Se asegura que el jefe del puerto desplegó todos los recursos a su alcance para alejar a las independientes, y en sus apuros llegó a ofrecer 100 pesos fuertes a cada hombre que montase los lanchones planos aprestados por el comercio.

(2) La *Gobernadora* fué rescatada en Guayaquil, el 19 de febrero, por Jadó, que decían salvó la vida de Brown en el abordaje en que fué apresado en aquella plaza, circunstancia por la cual, y en demostración de agradecimiento, se la cedió, incluyendo su cargamento de trigo, en la cantidad de 22.000 $. También fué rescatada la *Candelaria*.

(3) Esta isla es de 14 leguas de longitud por 5 de latitud, y dista 7 de la Santa Clara o Amortajado, donde fueron desembarcados los prisioneros, con toda clase de provisiones, con excepción de los capitanes de buque y pasajeros, que fueron retenidos a bordo.

La ciudad de Guayaquil está situada a la margen occidental del Guayás, navegable hasta las Bodegas de Babahoyo, 40 leguas, y la fundó Sebastián Benalcázar en 1532. Dista aproximadamente 300 leguas al N. O. de Lima. La región produce cacao exquisito, piñas, maderas, etc. El clima es excesivamente caluroso y mortífero.

cules y *Halcón* al cargo de su hermano D. Miguel, para proteger las siete presas, y arbolando su gallardete en el *Trinidad*, tomó un práctico y navegó aguas arriba de conserva con una goleta presa armada a la ligera.

Siendo el Guayás sumamente tortuoso en su curso, y plagado de bancos de arena movedizos, su navegación se hace peligrosa y demanda el mayor cuidado y pericia. Sus orillas son llanas, aunque pantanosas y cubiertas de esteros y malezas.

Con estos antecedentes, a la verdad poco halagüeños, se puso Brown en camino, calando su buque 7 pies de agua. Sobre la media noche (febrero 8 de 1816) se presentó delante del fuerte Punta de Piedras, a 5 leguas de la Plaza de Guayaquil, a la izquierda, y dando un seguro asalto, en que la guarnición le opone una débil resistencia, se posesiona luego se su recinto coronado por 12 cañones de a 18 y 24. Demolido este primer baluarte que servía de avanzada al enemigo, continúa su rápida excursión en alas de la fortuna y del entusiasmo (1).

A la una y media del día 9 se hallaba el bergantín patriota bajo los fuegos de 4 cañones de bronce (calibre de 6 y 8), montados en batería la noche antes en lo de Elizalde, paraje distante de la población unas 20 cuadras.

En el acto, rompieron éstos sobre el *Trinidad* un fuego mortífero, reforzado con las descargas de fusilería de la tropa apostada en el recinto. Nuestro hermoso buque, convertido, a su vez, en un volcán, vomitaba la metralla sobre los españoles, que al fin fueron reducidos al silencio.

Rendida esta segunda batería, y habiéndose desprendido los

---

(1) En el asalto de Punta Piedras apoderóse, en medio del fuego, de la bandera que flameaba en sus baluartes, aclamado por sus compañeros que lo saludaron con potentes vivas a la patria, el soldado Carlos Martínez, de Buenos Aires, del primer tercio cívico de esta ciudad. Ese trofeo existe actualmente en nuestro Museo Histórico Nacional, y fué reclamado por el Coronel de los "Tercios Cívicos", D. Blas José Pico, a fines de 1816, en nota de que copiamos el siguiente párrafo: "Esta brillante accion que eternizará su nomrbe, refluye inmediatamente en honor del primer tércio cívico de que depende; y éste, justamente reclama, como una propiedad suya, la bandera quitada por uno de sus individuos, no teniendo otro objeto esta reclamacion que conservarla cuidadosamente como un monumento que, recordando la bizarria del bravo Martinez, estimule á los demás compañeros á que, despreciando los riesgos, se dispongan á otras tan brillantes acciones"; tesis insostenible porque los trofeos no pertenecen a quienes los conquistan, sino a la Patria que representan, pero es corriente entre nosotros que tan sagradas preseas de la abnegación y bravura de los argentinos permanezcan indebidamente en poder de ciudadanos o de instituciones a quienes en ningún concepto corresponden.

botes con el objeto de clavar sus cañones, se dirigió Brown sobre la última defensa con que contaba el enemigo, que era el castillo San Carlos, armado con 4 piezas de a 24, demorando entre los patriotas y la ciudad y a corta distancia de la aduana, el que no tardó en hacerles disparos con su larga artillería. Pero mientras se batía el *Trinidad*, con el mayor coraje y denuedo, contra fuerzas tan infinitamente superiores en número y recursos, y al intentar aproximarse a un tiro de piedra del castillo para resolver la cuestión, ignorando los órdenes de marea del Guayás, bajó ésta de golpe, y la corriente, ayudada por el viento que saltó al norte, aconchó al bergantín, dejándolo en seco y sin sus embarcaciones menores (1) La desgracia quiso que quedase varado, precisamente a pocas varas de una cantidad de alfajías que estaban apiladas sobre la barranca. Esta madera se convirtió pronto en seguro parapeto al enemigo, desde donde dirigía cerradas descargas de fusil a los patriotas que, sin abrigo y dominados por una posición semejante, tuvieron que ceder forzosamente, siendo ya inutil seguir en la demanda.

Testigo Brown de la barbarie del enemigo, que continuaba el fuego sobre un buque rendido y cuyo puente estaba cubierto de muertos y moribundos, se arrojó al agua, seguido de dos marineros, con el objeto de ganar la *Carmen*, fondeada fuera de la batería por falta de gente, o perecer víctima de los feroces caimanes que pululan en aquella ría. Uno de sus compañeros fué muerto a su lado, y no pudiendo Brown vencer la corriente, extenuado por las fatigas del día, retrocedió, gritando a Nelson para que imitase su ejemplo volviendo al buque; pero el destino de este infeliz *estaba escrito*, y fué ultimado por el plomo español, que le alcanzara aún en el agua.

Mas no bien había puesto el pie sobre la cubierta ensangrentada de su buque, cuando el enemigo abordando por estribor, se siguió una escena de difícil descripción, dada su atroz barbarie.

Catorce infelices que aun sobrevivían a sus heridas fueron

---

(1) Estos, en lugar de regresar en el acto, como se les ordenó, luego que hubiesen llenado su comisión, no lo pudieron verificar por haber olvidado el oficial que mandaba este servicio proveerse de los espiches necesarios al objeto, por lo que fué forzoso arrojar los cañones al agua. Concluída esta operación, insubordinada la tripulación, se internó en la población en demanda de botín y bebidas. Dejando abandonados los botes en la ribera!!

allí ultimados con el puñal, sin escuchar sus ayes lastimeros, en medio de gritos e imprecaciones salvajes.

Entonces fué cuando Brown, ileso aún en lo más recio del peligro, y que parecía haber encadenado a la muerte cual otro Sísifo, tomando una mecha encendida en la mano y la espada en la otra corrió hacia la popa y, ya para bajar a la cámara, gritó al capitán Cevallos, de la presa *Consecuencia,* que si no requería en el acto de los jefes realistas en tierra el que cesase la carnicería que se hacía en hombres inermes y rendidos, contra las leyes de la humanidad y de la guerra, daría fuego inmediatamente a la santa bárbara.

Ante tamaña resolución, y conociendo el carácter esforzado del jefe patriota, se apresuró Cevallos en trasmitir el mensaje al gobernador de la plaza, capitán de navío D. Juan Basco y Pascual, quien juró por su honor guardar al valiente comandante y tripulación del *Trinidad* las consideraciones y respetos debidos a todo prisionero de guerra.

Esta contestación fué llevada a Brown por una diputación de 4 individuos, dos de ellos oficiales, el que, considerando satisfecha su demanda, desembarcó acto continuo con sus 44 compañeros de guerra, muchos de ellos heridos, únicos vestigios de tanta gloria y heroísmo!

Habiendo sido saqueado el equipaje de Brown, como el de todos los que estaban a bordo, tuvo que bajar éste a tierra, envuelto, por toda vestidura, en la bandera patriota, que encontró por casualidad sobre cubierta. Desde la playa, atestada por una multitud inmensa atraída allí, deseosa de conocer a un hombre de arrojo tan extraordinario, fué conducido al cuerpo de guardia por algunos oficiales de confianza y varias personas respetables. No tardó el gobernador en enviarle ropa y brindarle su mesa. La calma que mostró Brown en la desgracia, le acarreó el respeto y las simpatías de todos, así como la intrepidez de que dió pruebas poco antes, había excitado su admiración y asombro hasta del mismo Obispo (1).

---

(1) No debemos pasar en silencio una circunstancia que acredita nuestro aserto:

Luego de rendido el *Trinidad*, escaparon cuantos estaban a su bordo de perecer víctimas de un nuevo género de peligro.

Habiendo sido saqueado el *Trinidad* de carlinga a tope por los Españoles que saltaron a su bordo, no faltó quien se pusiese a fumar en la cámara, mientras que los demás se apoderaban a su antojo de lo que más les agra-

Entonces supo Brown las pocas esperanzas que abrigaba el gobernador Basco y Pascual de salvar la ciudad de una rendición inevitable, motivada por la escasez suma de pólvora que ya se sentía cuando tuvo lugar el malhadado reflujo, que fué tan fatal a los independientes, cuando contaban más seguro su triunfo. ¡De lo que depende la suerte de las armas!

También supo que desde la noche anterior las familias, temerosas de su aproximación se internaban a la campaña, y otras infinitas seguían río arriba por iguales razones, etc., habiéndose sacado ya los caudales por vía de precaución. Todo esto daba a la ciudad un aspecto triste y luctuoso.

Según se dijo, la influencia del Obispo, fué la que impidió entonces una sublevación general contra los españoles, puesto que el continuo trato con los prisioneros instruyó bien pronto e hizo conocer a los habitantes la naturaleza de la revolución y los propósitos de los patriotas.

Durante su prisión, oyó Brown que el ejército de los Andes aún no se había movido de la provincia de Cuyo, y que Rondeau, que operaba en el alto Perú, había sido batido por el mariscal D. Joaquín de la Pezuela, en la campiña de Sipe-Sipe el 29 de noviembre de 1815, noticia que, como es natural, contribuyó aún más a amargar su situación.

*
* *

Ya es tiempo que volvamos nuestra atención sobre el resto de los buques patriotas que dejamos al ancla en la ensenada de la Puna.

La noticia de la desgracia acaecida al Comandante en Jefe fué llevada allí por la goleta *Carmen* que a duras penas logró escapar.

D. Miguel Brown, en quien recayó el mando de la expedi-

---

daba, en medio de la pólvora esparcida por el piso de aquélla, llegando su imprevisión, hasta arrojar dos *puchos* encendidos sobre el escotillón de los pañoles, los que cayeron en unos cajones que contenían porción de cartuchos vacíos, y estaban colocados sobre una cantidad de cuñetes de pólvora. Al humo que no tardó en abrirse paso, acudieron presurosos los *jorbantes*, y felizmente hubo un hombre resuelto que se arrojó sobre el fuego que principiaba a prender, y logró extinguirlo con sus pantalones mojados, pues acababa de nadar. Sin esta rara casualidad, difícilmente hubiera escapado el bergantín a una voladura cierta.

ción, ordenó en el acto al *Halcón* siguiese los movimientos de la *Hércules*, que se preparaba a remontar el río, deseosa de correr la suerte de su bravo comandante o conseguir su libertad a cualquier precio.

El 11 a las 10 y media del día, supo el gobernador Basco, que estos dos buques estaban al frente de Punta de Piedras.

Los recelos de un segundo bombardeo, avivados por esta noticia, dió nuevo impulso al armamento y fortificación de la Plaza Española.

El 10 se había colocado en el muelle un cañón de a 24, y al mismo tiempo que se trataba de restablecer la batería de Elizalde, se parapetaban las piezas del Malecón con costales de harina, y se levantaba otra en la Tejería.

Sin embargo de estos preparativos bélicos, no olvidó el gobernador español las vías pacíficas.

Con este motivo, a las 11 del día despachó un parlamentario y a las 5 de la tarde llegó otro de los buques proponiendo canje.

Ante una circunstancia tan extraordinaria, se convocó el Cabildo, con el objeto de resolver la situación sobre tablas. Durante la discusión, (12 de la noche) regresó el enviado que se despachó a los buques patriotas y teniendo en consideración la pintura que hizo éste de la fuerza de los independientes y de su actitud resuelta, como también el mal estado de defensa en que aun se encontraba la Plaza, para resistir un ataque formal, se resolvió dar oídos a las propuestas de los rebeldes. Mas habiendo vuelto de los buques a las 11 del día 12, el Parlamento de la Plaza, (salió de a bordo a las 3 ½ de la madrugada) con la respuesta de que *a la vista se trataría*, quedó la la negociación *in statu quo*, hasta las 5 ½ de la tarde, que se dejaron ver las fragatas.

El 13 los buques independientes amanecieron a tiro de la primera batería, a la que hicieron 5 disparos que les fueron contestados, retirándose en seguida y dando fondo a la vista de la población.

En esta posición indefinida quedaron los contendientes hasta eso de las cuatro de la tarde, en que apareciendo un nuevo parlamentario, volvió a reunirse el Cabildo, el que, después de deliberar detenidamente, formuló las bases siguientes: En primer lugar pedía la entrega de los buques de guerra, presas y armamento con la condición de darles una embarcación y

100.000 f. para que se fuesen. (Esto era como rendirse a discreción). En caso no fuese aceptada esta base, sólo entregarían las presas, prisioneros y correspondencia contra 10.000 f., comisionándose para tratar en unión del Gobernador, al Alcalde y Juez de Comercio.

Como debe suponerse, no fueron admitidas bases tan absurdas, y sólo ofrecieron entregar la *Candelaria*, el bergantín *Místico*, *2 Paiteños*, los prisioneros y la correspondencia, quedando abierto el Parlamento.

El 14 se publicó un bando en Guayaquil, en que se hacía saber al pueblo, por acuerdo del Gobierno y Cabildo del estado de la negociación. Este paso, no tenía, en efecto, otro fin que demorar los tratados, haciendo tiempo mientras llegaba la escuadrilla de Lima, que se había anunciado saldría el 6 compuesta de los buques siguientes, con ánimo de batir a los independientes:

1. Fragata *Tagle*, 26 cañones (20 de 12 y 6 de 24), capitán: Manchaca.

2. Fragata *Reina de los Angeles*, 24 cañones (20 de 12, 2 de 18 y 2 carronadas de 24), capitán: José Bandini.

3. Fragata *Palafox*, 20 cañones, (16 de 8 y 4 de 18), capitán: Sarria.

4. Fragata *Minerva*, 20 cañones (18 de 8 y 2 de 18), capitán: Claudio Vila.

5. Bergantín *Europa*, 18 cañones (16 de 8 y 2 de 12), capitán: Lisondo.

Estos 5 buques eran montados por 1038 hombres y 108 piezas de artillería, todo bajo el mando de D. Isidoro Canseiro.

El 15 la *Hércules* estaba en la *Isla Sono* y los demás buques acoderados hasta la *Isla Verde*, situada a la boca del Guayás (6 leguas del pueblo). A las 7 ¼ de este día llegó un parlamento con oficio para el Gobernador Pascual, exigiendo una contestación categórica sobre los tratados pendientes. Después de haberse reunido el Cabildo y los vecinos, se acordó unánimemente que el Gobernador sería en adelante el único encargado y responsable de conducir la negociación entablada.

El 16 contestó Pascual, aprobando las primeras bases en que se mantuvieron los independientes sin ceder un ápice, y al día siguiente a las 11 llegó la ratificación del Comandante Patriota.

El 18 a las 11 de la noche, entró a Guayaquil el brigadier

Mendiburú, un regente, un fiscal, un ingeniero y otros subalternos que en virtud del tratado fueron puestos en libertad, embarcándose Brown y sus compañeros para restituirse a la Escuadra, que el 21 estaba en Balao y el 23 en Punta Arena.

Siendo uno de los artículos del convenio, cesar las hostilidades en la Ría, evacuándola a la brevedad posible, el honor de Brown empeñado en un pacto en que había intervenido personalmente, le obligó a dar a este artículo su debido cumplimiento desde que hubo recobrado su libertad.

En esta virtud, el 27 de Febrero de 1816 se separó de la escuadra patriota de la Isla de Santa Clara y dirigió su rumbo hacia las costas de Chile.

*
* *

Siguió la navegación sin accidente notable hasta el 4.° día, en que, presentándose a bordo del *Hércules,* el capitán Bouchard, hizo presente a Brown el pésimo estado de su buque para montar el Cabo por segunda vez, y que tanto la humanidad como la misma seguridad de la gente embarcada en él, exigía se transbordase a otro buque, expresando al propio tiempo sus deseos, por que se diese cumplimiento a las estipulaciones sobre reparto de presas, que se acordaron en la Isla de la Mocha.

Esta enojosa circunstancia obligó a Brown a variar su derrotero, encaminándose a la isla de San Carlos (una de las Galápagos). Llegados que fueron, se procedió a la partición, tocando a Bouchard, la *Consecuencia,* valuada en 30.000 f^ts.^, y el pailebot *Carmen,* y adjudicándose a Brown el *Halcón,* tasado en 10.000 f^ts.^, quien creyó, por ser muy velero este buque, poderlo conducir a Buenos Aires, alijado todo lo posible.

Finalizado el arreglo, del modo más amigable, y mientras refrescaba la gente, se ocupó Brown en el embarque de galápagos, únicos habitantes de aquella terrible soledad, con el objeto de suplir en algo las necesidades que ya se sufrían por la carencia de víveres.

Brown, no contento con esta sola provisión para hacer frente a la larga travesía que le esperaba, calculando que en aguada y víveres, sólo alcanzarían a la tercera parte del camino, cedió a las repetidas instancias del Comandante Banegas, quien aseguró se obtendrían ambas cosas en abundancia, toda vez que

se aproximasen a la costa del Chocó, o a la bahía de San Buenaventura, donde dicho oficial había servido anteriormente con los independientes.

En vista de estos informes, y previa consulta de oficiales, dió la vela con el *Hércules* y *Halcón* hacia el 10 de Abril, dejando en aquellas islas a Bouchard, que con la *Consecuencia* y la *Carmen*, comandante subteniente Pedro Dautant, dijo a Brown iba a cruzar a la altura de Filipinas o costa de Africa y desde allí dirigirse a Buenos Aires, por el Cabo de Buena Esperanza (1).

Después de 14 días de penosa travesía, anclaron los buques de Brown en la espaciosa y segura Bahía de San Buenaventura, sobre el río Dagua, con gran satisfacción y alegría de sus tripulaciones, que se veían rodeadas de leña y agua potable de que tanto necesitaban.

En el acto despachó Brown al cirujano de la Expedición Doctor D. Carlos Handford, le dió 6 $ para sus gastos precisos, en compañía del oficial Banegas, con dirección a Calí y Popayán, en busca de auxilios y provisiones.

El Doctor iba munido de dos cartas congratulatorias del Comandante Brown para los Gobernantes Patriotas de Ambas Provincias. En ellas se les noticiaba la llegada a aquellos parajes, de los cruceros de Buenos Aires, sus operaciones y concluía ofreciendo sus servicios a favor de la emancipación de aquellos países.

Receloso Brown de la aparición de alguna fuerza naval española, que no sería difícil siguiese su estela, montó en la playa, una batería de 6 piezas para proteger el puerto y mientras esperaba la vuelta de Handford.

Concluído este trabajo, se dió principio a la carena del *Halcón*, que era otro de los objetos de la recalada en este punto. El 2 de mayo se internó el buque, a falta de dársena, en un estero de Anchicayá, para descubrir su quilla. Estando en esta difícil operación, se tumbó anegándose casi completamente. Después de esfuerzos prodigiosos se logró agotarlo, y una vez suspendido se continuó el calafateo de sus fondos y costuras. Mas no tardaron en reventar sus aparejos, y dando

---

(1) Luego que partió Brown, dejó Bouchard su primer proyecto, y llegó a Buenos Aires por el Cabo de Hornos, el 18 de junio de 1816. La goleta *Andaluz* llegó en octubre siguiente.

bandazo sobre el bergantín *Socorro,* que le servía de chata, perdió el equilibrio y se fué por ojo a pique, teniendo que abandonársele enteramente habiéndose desvencijado por ser endeble y de construcción francesa.

Mas sigamos un momento al intrépido Dr. Handford en su peligrosísima excursión andina. No habiendo encontrado víveres en Calí, le fué forzoso marchar a Popayán en cumplimiento de sus instrucciones. El tiempo lluvioso en extremo, retardó su arribo a aquella ciudad. Luego de efectuarlo, se apersonó al Gobernador General D. José María Cabal (1), al que presentó las comunicaciones de Brown, solicitando un socorro de víveres para la expedición independiente, el que le fué acordado, mandándose acopiar harinas y facturar galletas al efecto. En estas circunstancias, cayó en cama el Doctor, atacado por la fiebre. Su ataque felizmente no fué de larga duración, y en el acto de sentirse aliviado, se puso en ruta para San Buenaventura. Estaba próximo al término de su viaje, cuando se encontró con la triste nueva de que Brown había dado ya la vela de aquella bahía, en donde encontró parte de los víveres que, remitidos con anticipación, tampoco llegaron a tiempo.

Handford tuvo, pues, el dolor de regresar a Popayán, acompañado de varios individuos que se le unieron allí, deseosos de tomar pasaje a bordo de los buques de las Provincias Unidas, para salvar de los disturbios que amenazaban a aquellas provincias, pues ya se tenían noticias de la marcha del general español D. Pablo Morillo sobre Popayán, después de haber ocupado Santa Fe de Bogotá (2).

Llegó, pues, a Popayán, y no tardó en ser preso con algunos de sus compañeros, por los esbirros españoles, y remitido bajo estrecha custodia a Bogotá, donde permaneció prisionero por seis o siete meses, hasta que fué trasladado en la misma clase a Cartagena, donde el virrey lo puso en libertad. Handford pasó de allí a la Jamaica y siguió después para Londres.

Hecha esta pequeña digresión, con el objeto de hacer conocer

---

(1) Fusilado por Morillo el 19 de agosto de 1816, en Popayán, en compañía del Mayor General D. José María Quijano y el oficial D. Mariano Matute.

(2) Estos individuos eran los Dres. D. Francisco Caldas, D. Manuel Rodríguez Torrices, D. Camilo Torres, D. José María Dávila y D. Pedro Feliciano Casa Valencia (conde español) todos los que fueron fusilados en Santa Fe de Bogotá, por orden de Morillo, el 5 de de octubre de 1816, menos el sabio Caldas, que fué ejecutado el 29 con otras cinco distinguidas personas.

cual fué el resultado de la misión del doctor Handford, referiremos ahora los motivos que obligaron al Comandante Brown a hacerse a la mar, dejando en tierra enemiga y a merced de la Providencia a su tierno amigo y leal compañero.

Cuarenta y un días de mortal expectativa habían corrido ya desde la partida del Doctor y éste no parecía. Enfermedades distintas se originaron a las tripulaciones, dimanadas en su mayor parte de la escasez y mala calidad de los alimentos, a que se añadía lo mortífero del clima.

El cruel Morillo se avanzaba rápidamente sobre esa parte de la costa por el camino de Novita, y en pocos días debía quedar dueño del país. Reuniendo todo esto a la noticia adquirida de un bote pescador, de que tres buques de guerra españoles salidos de Panamá, estaban en las inmediaciones de la Isla Gorgona, y traían el ánimo de batir a los insurgentes luego que se pusieran a su alcance, debió ser apuradísima, si no desesperante, la situación de Brown, el que sin esperar ya el socorro deseado, y sabiendo que Handford, conductor de los despachos era presa de una fiebre maligna (1), resolvió dar la vela, prefiriendo morir de hambre en la inmensidad de los mares, antes que caer en manos de tan feroces y sanguinarios enemigos (2).

De este modo fué, como se alejó el *Hércules* de la costa occidental de Colombia, a principios de junio, teniendo 53 hombres por toda dotación (3), muchos de ellos convalecientes aún del escorbuto, y sin más amparo, recursos ni esperanzas que la misericordia divina.

Al cabo de 12 días de tristísima navegación, en que tenían por toda provisión algunas gallinas y sacos de maíz, que pudieron procurarse en los días que precedieron a su partida, tomaron la isla de Abington (Galápagos).

El *Hércules* hacía mucha agua, no obstante el permanente ejercicio de ambas bombas, por lo que fué necesario alijarlo,

---

(1) Brown dejó una carta y 30 onzas a D. Eulogio Ocampo, antes de partir, para que las entregase al doctor Handford, como sucedió.

(2) Esto desautoriza al historiador Restrepo, cuando da a entender que hubo debilidad en Brown al abandonar rápidamente su fondeadero al saber la ocupación del Chocó por el comandante español D. Julián Bayer, dejando en tierra multitud de efectos valiosos, que no pudo embarcar, y parte de sus dotaciones abandonadas, las que cayeron inmediatamente en poder del capitán de la misma nacionalidad, D. Antonio Plá.

(3) Sesenta quedaron en San Buenaventura, habiendo sido ajustados por su parte de presa a razón de 10 $ en dinero y 500 $ en géneros.

arrojando al mar muchos objetos que no eran de absoluta precisión. Concluído este trabajo y aumentadas las provisiones con 70 grandes tortugas que se tomaron (pesaba 150 libras una). Dejaron los fuegos del trópico, hacia el 20 de Junio haciendo rumbo en demanda de la Patria, y confiados en que la Providencia especial que velaba sobre los días de Brown, favorecería su regreso a ella. La escasez de las provisiones, hizo que se regulase la ración de cada hombre en un bizcocho, una corta medida de arroz o maíz, media libra de tortuga o carne salada, y media pinta de ron; la que equilibrada con el trabajo de las bombas y el buque, bastaba apenas para sostener la vida.

Durante la travesía se trató de arribar a la Isla de la Pascua, pero siendo de noche cuando llegaron a su altura, y refrescando el viento, fué imposible desembarcar en ella, resignándose a guiar sobre el Cabo, el que doblaron sin más novedad que haber sorteado felizmente una gran banca de nieve, en la que hubo de estrellarse el buque una noche que corría 10 millas por hora (1).

Luego que hubo rebasado el *Hércules* el paralelo de la isla de los Estados, por cuya altura se mató la última tortuga y quedando casi agotados los víveres, se resolvió tocar en las Malvinas, con el objeto de procurarse los que fuesen posibles, y al propio tiempo averiguar de algún ballenero que tal vez estacionase por aquellas soledades, las noticias más positivas sobre el estado político del Río de la Plata. Por desgracia, luego que se aproximaron al puerto Egmont, para efectuar lo premeditado, sobrevino una fuerte ráfaga y siendo de noche tuvieron que alejarse de aquellos peligrosos y desamparados parajes.

El 16 de Agosto de 1816, encontrándose el *Hércules* como a 300 millas de la costa del Brasil, y en la latitud 32' 30" Sud de la línea, pudo haber ganado la isla de Santa Catalina, dándole, al efecto, los vientos favorables que le acompañaron hasta el 21; mas tomando la vuelta contraria del Este, con el fin de

---

(1) En esta latitud estuvo el *Hércules*, muy expuesto a un incendio, habiéndose volcado sobre el escotillón de la Santa Bárbara una caja del botiquín, que contenía varias botellas de vitriolo y agua fuerte. El fuego que prendió de sus resultas, fué difícilmente extinguido por Brown, Chitty y dos marineros que estuvieron a pique de sofocarse en la operación.

alejarse todo lo posible del continente, dirigió su derrota con la intención de cortar el paralelo de Cabo Frío. Navegaba en este rumbo, cuando encontró el 19 de Agosto (a los 28° 3' de latitud Sud; y 36° 9' longitud Oeste del meridiano de Londres) al bergantín inglés *Jane*, que hacía 18 días había salido de Montevideo en viaje para Plymouth (Inglaterra).

El comandante de este buque les comunicó las noticias siguientes: que a su salida de Montevideo, era esperada allí por momentos una división naval portuguesa que debía operar en unión de 12.000 hombres de la misma nación, que ya habían pasado la frontera del Brasil y se internaban en la Banda Oriental a marchas forzadas sobre su capital. Añadiendo que había encontrado dos buques de guerra, al parecer portugueses, que cruzaban a la altura de Maldonado. Que Rondeau había sido batido en el Perú; que Buenos Aires era presa de la anarquía más espantosa, habiendo sido depuesto el Director Don Ignacio Alvarez y Thomas.

Tan siniestras nuevas, como debe suponerse fueron acogidas en el *Hércules*, con la mejor buena fe, tanto más, cuanto que había oído Brown algo parecido en Guayaquil, amén de las que le dieron los pasajeros y Gacetas tomadas en la *Consecuencia*, las que llegaban hasta asegurar que en breve debía salir de la Península una escuadra española con tropas de desembarco, con el objeto de continuar las hostilidades en el Río de la Plata, de acuerdo con los Portugueses, hasta reconquistar estos países a la Corona de Castilla, que aun no los creía perdidos (1).

Munido Brown de estos informes y teniendo la mayor parte del equipaje enfermo, determinó dirigirse al puerto amigo más próximo, (2) donde pudiese reparar su buque, proveerse, adquirir noticias fidedignas sobre las Provincias Unidas y ponerse en estado de batir al enemigo a su vuelta, caso de estar aún bloqueado el Río de la Plata.

En esta virtud, y previo consejo de oficiales, se siguió viaje en dirección a la Barbada (Isla de las Antillas). Con el último

---

(1) Este buque les dió pan, carne y arroz.

(2) No entró al del Río Negro, en la Costa Patagónica, de temor de su barra. Lo mismo ocurría con el puerto de Suriñán, que a pesar de estar más cerca que la Barbada, su navegación no era la mejor para la seguridad del buque.

día de víveres a bordo tuvieron que tocar en Pernambuco. A la vista de esta ciudad, permanecieron a la vela y sobre bordos por espacio de 5 días, mientras regresaba el capitán Chitty, que fué despachado en disfraz, en busca de víveres. Al fin, y serenado un tanto el tiempo, regresó éste de su comisión con unas 2 lanchadas de provisiones, suministradas por un comerciante inglés que lo acompañaba.

Luego que recibió el *Hércules* una ancla que le hacía falta, hecha la aguada, se siguió viaje.

Todavía recalaron en Río Grande, con el fin de desembarcar al comandante D. Miguel Brown, atacado de fiebre, y a quien la falta de facultativo a bordo impedía seguir embarcado. Allí hablaron con el comandante del bergantín inglés *Coronel Allen,* que ratificó los anteriores informes relativos a la situación de las Provincias Unidas (1).

Finalmente, el 25 de Septiembre de 1816, se presentó el *Hércules* en la bahía de Carlisle y dió fondo en aquellas balizas, frente a Bridge-Town.

Habiéndose abolido la esclavitud dos meses antes, el gobierno inglés se vió en la necesidad de adoptar precauciones muy particulares para evitar la continuación de tan ominosa trata. Debiendo ser visitados todos los buques que mojasen en aquellas aguas, el *Hércules* tuvo que someterse también a esta medida preventiva. Practicada esta operación, bajó Brown a tierra, con el objeto de imponer al Gobernador de la Isla, Sir James Leith, de su nombre, colocación, rango, etc., como también someter los papeles de sobordo a un prolijo examen y darle los motivos de su recalada.

En la entrevista que se siguió y manifestando Brown la necesidad apremiante en que se veía de proceder a reparar su buque en caso le fuese permitido, hecho lo cual debía volver al Río de la Plata; el Gobernador Británico negó su asentimiento a tales deseos recordando las instrucciones comunicadas a los almirantes ingleses en 23 de abril de aquel año, relativas a la estricta neutralidad que se les mandaba observar en la guerra pendiente entre la Península Española y sus Colonias. Añadiendo, en conclusión, que debía dar la vela inmediatamente con dirección a cualquier otro puerto franco de

(1) Este buque venía del Pacífico al Río de la Plata (Exp. de Tomás Faire).

su elección, en cumplimiento de lo que prescribía aquella sentencia del Vice-Almirantazgo.

En esta virtud, habiendo recogido sus papeles (pagó 10 £ por 2 dictámenes de Mr. Beccles, asesor general) y dirigídose oficialmente al Representante de las Provincias Unidas en Europa, noticiándole el resultado de sus operaciones, se preparó a zarpar.

En estas circunstancias, y mientras se hacían los preparativos de leva, compradas las provisiones necesarias, 3 marineros en estado de embriaguez absoluta, se obstinaron en transbordarse a la corbeta de S. M. B. *Brazen*, anclada en aquellas inmediaciones.

Informado de lo que ocurría, el capitán de dicho buque, Mr. James Stirling, envió un bote en busca de estos hombres, los que fueron dejados en completa libertad.

Muy luego una segunda embarcación, perfectamente armada y tripulada, se desprendió del mismo buque, y acostando el *Hércules*, procedió a su registro del modo más escrupuloso y descortés. Concluída que fué tan repugnante operación y apoderados de los papeles y documentos del buque, se retiraron a su bordo, con el capitán Chitty y casi toda la tripulación en calidad de prisionera, declarando el buque buena presa, a cuyo efecto se le dejó una guarnición inglesa. A Brown se le intimó bajase en el acto a tierra (1).

Se dijo, con el propósito, sin duda, de cohonestar esta vituperable acción, que tal procedimiento lo imponía el carácter misterioso del buque que aparecía con una comisión de guerra otorgada por una autoridad no reconocida, ejerciendo en virtud de ella hostilidades contra España, país unido a la Gran Bretaña por una alianza estrecha.

El capitán Chitty tuvo que prestar declaración en la casa de los señores D. Santiago y D. Miguel Cavia, que formaban con el capitán Stirling este tribunal investigatorio.

Después de tantas vejaciones y sobre los reclamos de Brown, habiéndosele levantado el embargo, el 28 se preparó para

---

(1) No se nos podría motejar de suspicaces si en presencia de una conducta tan inexplicable como la del comandante inglés, sospecháramos que su verdadero móvil estaba en la relación que le hicieron los marineros, causa ostensible de su intervención, de que el *Hércules* tenía a su bordo muchas onzas y oro en polvo!!

dirigirse a la Isla de Antigua, con el objeto de conferenciar allí con el almirante Harvey, jefe de la estación de las Antillas. Siendo el puerto de Antigua sumamente cómodo y de gran capacidad, podía en él practicar las reparaciones requeridas y seguir su derrota para el puerto sueco de San Bartolomé, (1) donde pensaba demorar algún tiempo.

Se suspendió el ancla, y a las 2 de la tarde de aquel día, navegando el *Hércules* a barlovento de la Martinica (entre la Barbada y la Antigua) y en conserva de la goleta inglesa, que seguía sus aguas, fué repentinamente abordado y ocupado por fuerzas británicas, trasbordando toda la tripulación, salvo solamente tres hombres, que se le declaraba en calidad de prisionera!

Oigamos relatar a Brown el estupendo atentado:

" El día 28, a barlovento de la Martinica, habiendo poco viento, vino a bordo un bote del *Brazen* con un guardia marina y después de cumplimentarme en nombre del capitán Stirling, me dijo que deseaba éste hablar conmigo. Así que subí a su bordo, fuí informado por el citado que nuevamente debía tomarse posesión del *Hércules,* largándose incontinenti dos botes armados, trasladándose mi tripulación al entrepuente del *Brazen,* donde se hallaban algunos individuos de la del bergantín *Childes* enfermos de fiebre amarilla, no permitiéndoseles que llevasen ni una muda de ropa. Sólo tres marineros pertenecientes al *Hércules* quedaron a su bordo con el capitán Chitty, prohibiéndose a todos acercarse a la cámara. La conducta del capitán Stirling fué la más tiránica privando a la gente después de tantos sufrimientos, servirse de las comodidades adquiridas en la Barbada para su uso, y manteniéndola con centinelas cual si fueran criminales de la más baja esfera. Cuando llegamos a puerto inglés se llamó a la tripulación a popa para hacerle saber que cualquier hombre que deseara entrar al servicio de S. M. Británica y declarase en contra del buque tendría participación del dinero de presa caso de ser condenado, y aunque la oferta fué rechazada, no faltarían pretextos en la corte del vicealmirantazgo de Antigua para llevarse a cabo los fines codiciosos del capitán. Se procedió, pues, contra el barco y la pro-

(1) El capitán Stirling, luego que devolvió a Brown los tres individuos en cuestión, le aconsejó que tomase esta medida. ¡No sospechar el lazo que insidiosamente se le preparaba!

piedad que contenía, por no haber cumplido una u otra de las leyes de navegación y de comercio, y luego de condenarle fué vendido en almoneda con gran pérdida. Al desembarcarse los valores del *Hércules*, antes de ser condenado, no me dejaron siquiera una pieza de dos reales, y lo que es más todavía, ni una de mis cucharas de plata. Hasta las bolsas y cajas de los pobres marineros fueron saqueadas de todos los pequeños objetos que contenían. Se extrajo del barco un valioso cargamento sin que lo presenciara ninguno de su dotación. A ésta, al día siguiente de la condena, se le negó manutención, sin embargo de que muchos estaban atacados por la fiebre pútrida, siendo dejados a merced y caridad de los habitantes de una isla que tenían poco para sí mismos, y a las expensas de un comandante cuyo corazón estaba desgarrado, y falto hasta de los medios indispensables para sostenerse ni aun 24 horas. Y por cierto que a no ser la bondad del finado Hugo Mackays me hubiera visto en el caso de correr la suerte de los marineros, cuya miserable condición fué causa de que los habitantes de San Juan murmurasen, diciendo que la gente del *Hércules* estaba infestando al pueblo con una fiebre maligna a consecuencia de su estado asqueroso y situación desamparada. Se les negó asistencia médica, como también remedios y entierro a los infelices que caían víctimas de un mal trato tan inmotivado. ¿Hacia quién podían acudir los pacientes restantes sino a mí? Atendí sus necesidades cuanto pude y felizmente fueron aceptadas mis letras sobre Inglaterra y abonadas a su tiempo. A no ser por semejante alternativa que me permitió hacer nuestra defensa en juicio, amén de contribuir a las perentorias exigencias alimenticias proporcionadas a mis oficiales y tripulación, es evidente que todos habrían perecido de necesidad y que el capitán Stirling se hubiera quedado con la propiedad, circunstancia buscada a favor de los actos más inmundos y viles puestos en práctica o inventados por la mente humana (1) ".

Convaleciente aún de la terrible enfermedad que lo puso en peligro de muerte, el almirante se dirigió a Londres, donde arribó el 3 de junio de 1817, con el propósito de apelar de la sentencia de la corte inferior de Antigua y reclamar del gobierno inglés la justicia que le debía. En consecuencia dirigió

---

(1) Memorial del almirante Brown.

a los lores comisionados de la Tesorería de S. M. B. un extenso y concienzudo "Memorial" reclamando la restitución del buque y cargamento que le fuera tan torpemente usurpado, los cuales no consideraron de su especial competencia el asunto, dejando que corriera con la apelación interpuesta contra lo resuelto por aquel tribunal.

A principios de 1818 se vió la causa en juicio con declaración de que aquél carecía de jurisdicción y por consiguiente nulo su procedimiento y sentencia, debiendo reintegrar la propiedad secuestrada a aquellos a quienes se les había tomado (1); pero solicitando el abogado de los reclamantes españoles declarara el juez a quien debía entregarse la propiedad, manifestó éste que " no se pronunciaba sobre el derecho de propiedad " por lo que se retenían los fondos hasta la decisión final del caso, después de lo cual Brown resolvió regresar a Buenos Aires, confiando la prosecución del asunto a los señores Hullet Hnos., agentes del gobierno argentino en aquel país.

El mal éxito de su expedición, amén de muchas causas que habían contribuído a ello, preparáronle un ambiente desfavorable en absoluto; y aquel pueblo que acostumbraba recibirlo en sus brazos y clamoreaba su nombre con clarinadas de victoria y loor, le recibió con indiferencia, en tanto el gobierno ordenaba su prisión y enjuiciamiento... (2)

Así terminó aquel crucero cuyos comienzos señalaran una gravísima falta contra la disciplina militar que debe ser sagrada para el soldado de la República; y cuyos finales evocarían por siempre el atentado vergonzoso de un oficial rapaz, indigno representante de un gran pueblo, contra la propiedad, el derecho y la justicia...

---

(1) Véase Apéndice Nota 3.
(2) Véase Apéndice Nota 4.

CAPITULO IV

El *Halcón*

Sumario: La corbeta *Halcón*. — El doctor Echevarría la arma en corso. — Condiciones en que debía efectuarlo. — Sus tripulantes. — La goleta *Constitución* y su trágico fin. — Reunión en la isla de la Mocha. — Campaña en las costas del Pacífico. — La repartición en Galápagos. — Naufragio del *Halcón*.

El *Halcón*, cuya rápida historia nos corresponde trazar en este Capítulo era una corbeta mercante adquirida por el gobierno en las postrimerías del bloqueo de Montevideo para incorporarla a su escuadra, lo que se hizo cuando aún resonaba en los ámbitos el eco del cañón argentino vencedor en aquellas aguas el 17 de Mayo.

Asistió al asedio y bombardeo de aquella ciudad (1), tocándole, por ser el buque más velero de la escuadra, salir en persecución del queche *Hiena* que, forzando el bloqueo, escapó a Río de Janeiro, conduciendo a su bordo al famoso fray Cirilo de Alameda y Brear (2), despachado por Vigodet en una misión

---

(1) Siete eran las naves que bloqueaban el puerto después del triunfo de 17 de mayo, número que inspiró a Figueroa, autor del *Diario Histórico del Sitio*, esta cuarteta: "A la entrada del puerto se aproximan — Del orgulloso Brown las siete velas, — *Que a los siete pecados capitales — Comparar sin escrúpulo pudiera...*"

(2) El 19 de mayo de 1814 la "Junta Mixta", creada para el mejor arreglo de la defensa de la plaza, decidió se le extrajeran los cañones al *Hiena* y se alistara para marchar al Janeiro a reclamar el envío de víveres; pero su salida no se pudo ejecutar hasta el 18 de junio a la noche, después del ataque llevado a la ciudad por los buques bloqueadores. Según Figueroa (Diario citado), llevaba a la princesa Carlota, de parte de Vigodet, el *pastel* preparado para la próxima y ya decidida entrega de la plaza. *"Si el pueblo al célebre fraile — Embarcarse hubiera visto — No le salvaba de insultos — Ni el sayal de San Francisco"*, con lo que se daba a entender que ya se aquilataban en justicia los merecimientos del Tal. Fué a acrecentarlos a España bajo el reinado de Fernando VII, de que disfrutó gran favor, pasándose, después de su muerte, con armas y bagajes, a las banderas de D. Carlos, el Pretendiente, hasta la celebración del convenio de Vergara. Disfrutó después gran privanza en la corte de Doña Isabel II, y fué arzobispo de Santiago de Cuba, de Burgos, y de Toledo, y General de la orden de los Franciscos, y etc., etc.

de confianza, y, según Brown, se suponía que llevando una gran suma de dinero y papeles valiosos.

La rendición de Montevideo despejó de peligros la región del Plata y tornó innecesarios los servicios de los buques mayores de la escuadra, por lo que el gobierno ordenó desarmarlos y enajenarlos en subasta pública, con excepción de la fragata *Hércules* cuya propiedad trasmitió al coronel Brown en premio de sus servicios y testimonio de la gratitud nacional.

La corbeta *Halcón* fué adquirida por el conocido hombre público Doctor Vicente Anastasio de Echevarría, para dedicarla al corso, en la cantidad de 8.000 $ apesar de superar su verdadero valor, según tasación pericial, la de 13.000; pero que el gobierno aceptaba considerando la circunstancia de destinarla su adquirente a un servicio de positiva importancia y para el cual fué habilitada, otorgándole patente el 12 de Septiembre de 1815.

En consecuencia, el gobierno se obligaba: a facilitarle las armas, pólvora y municiones para su habilitación, conceder a su comandante la facultad de apresar o destruir, según conviniese, los buques enemigos, y al armador las de vender las presas introducidas a puertos nacionales, y sus cargamentos, sin abonar derechos de aduana, previa, naturalmente, la declaración de haber sido ejecutada con arreglo a derecho; a adquirir los cañones que fueran tomados en las presas con preferencia a otro particular, y todo aquel armamento que excediendo de la dotación correspondiente fuera capturado en ellas.

En caso que el resultado del corso fuera favorable a los intereses del armador, se obligaba éste a satisfacer al gobierno dos mil pesos más, toda vez que esta cantidad estuviera en proporción a las ganancias de los accionistas, y si aquel fuera contrario quedaba absuelto de toda responsabilidad pecuniaria.

El corso duraría, a lo más, un año, contando desde la fecha de su salida, a menos que el gobierno prolongase el término por otra patente especial; y su principal objeto sería exactamente igual al encomendado a la expedición compuesta por la *Hércules* y *Trinidad*. Haciendo el crucero por los puertos de Valparaíso, Coquimbo, Guasco, Atacama, Arica, Arequipa, Pisco y Callao, procuraría introducir por los medios que se le ofrecieran o ingeniara, impresos y proclamas revolucionarias de que se le pro-

veía, dirigiéndolas a las personas de conocida afección a la causa pero cuidando no comprometerlas (1).

Provista del armamento necesario, 18 cañones, y todos los enseres correspondientes, fué tripulada por 102 hombres, de comandante a mozo de cocina; y confiado su mando a Hipólito Bouchard, de quien ya hemos tenido oportunidad de ocuparnos y veremos aún ejecutando asombrosas hazañas. La segundía fué confiada al sargento mayor graduado D. Roberto Jones, antiguo comandante de la corbeta *Céfiro* en que le reemplazó Tomás Taylor, y que lo fuera de la misma corbeta *Halcón* hasta el 4 de Septiembre de 1815; la primera tenencia, a Amado Rossignol, José Oliver, Víctor Gasquerel y Juan Lafaya; la segunda, a Luis J. Scoffier, Pedro Dautant, Ramón Freire (2), Juan Barber; el capitán encargado de las armas Juan Bautista Belford (3) y médico Don Luis Lavy, y todos ellos, con la única excepción de Oliver, subscribían el rol de la tripulación que se hallaba embarcada en la rada de Buenos Aires el 29 de octubre del citado año.

El armador Echevarría se dirigía el día anterior al Director Supremo diciéndole que el corsario "no esperaba sino sus últimas órdenes para darse a la vela y saber si había de despedirse o no de la plaza, saludándola con las salvas de sus cañones",

---

(1) Contrata celebrada con el armador el 12 de septiembre, e instrucciones reservadas libradas al comandante del *Halcón* el 21 de septiembre de 1815. En ninguno de los documentos consta disposición que le obligue a reunirse con Brown y ponerse a sus órdenes, como lo afirman los que han historiado estos hechos, lo que no supone negar la existencia de esa disposición, que pudo darse en otra forma.

(2) El mismo que tuvo alta y distinguida figuración en Chile, combatiendo desde la primera hora por la libertad de su patria, entrando al ejército como subteniente de caballería, batiéndose con admirable bravura hasta que la desgraciada cuan gloriosa acción de Rancagua (1814) lo arrojó aquende los Andes. En la toma de Punta Piedras, en Guayaquil, fué uno de los que se distinguieron por su bizarría. Después de esa campaña, sirvió en el ejército de los Andes a las órdenes del general San Martín, correspondiéndole en justicia el título insigne de ser uno de los libertadores de su pueblo. Fué jefe supremo de ese Estado, y murió en el retiro de la vida pública en 1851. Según el ilustrado historiador chileno Barros Arana, nuestro Brown le habría pronosticado su ascensión a los grandes destinos: "Usted", le habría dicho, "es un valiente y será uno de los hombres más importantes de su país." Chile ha confirmado el augurio vaciando en el bronce inmortal el perfil de su benemérito hijo, jefe supremo de la nación y capitán general de sus ejércitos.

(3) El general Mitre, en su hermoso trabajo "El Crucero de *La Argentina*", hablando de la tripulación del *Halcón*, atribuye este cargo al entonces teniente Freire, a quien adjudica jerarquía de capitán.

lo que fué contestado en el día por intermedio del ministro respectivo, autorizándole a dar la vela sin necesidad de saludar a la plaza "PUESTO QUE ESA PÓLVORA TENÍA MAYOR EMPLEO QUEMÁNDOLA CONTRA LOS ENEMIGOS DE NUESTRA LIBERTAD."

*
* *

Inmediatamente de recibida por el armador la autorización solicitada, el *Halcón* levó silenciosamente de su surgidero en conserva, hasta el puerto de Montevideo, en cuya demora se le separó a poco, con la goleta *Constitución*, de que hicimos breve recuerdo en el capítulo anterior, barco norteamericano que habían adquirido los expatriados chilenos y puesto al mando de Oliverio Russell destinaban al corso en el Mar Pacífico.

La aparición de este barco, destinado a trágico fin, se explica en la siguiente forma:

Cuando en Buenos Aires se tuvo conocimiento del próximo ataque de una expedición naval española, las autoridades dispusieron preparar la defensa reorganizando la escuadra vencedora de Montevideo; pero se reconoció que no eran sus condiciones las que se requerían para combatir a naves de guerra como las que componían la armada enemiga, por lo que se pensó que más cuadraría a sus características y serían más ventajosamente utilizadas en el corso contra el comercio marítimo español. A este pensamiento se asociaron los emigrados chilenos residentes en Buenos Aires, movidos por la voluntad infatigable y la energía del presbítero D. Julián Uribe. A fines de octubre salieron de ese puerto, llevando bandera "negra". El viaje del *Halcón* y el *Uribe* (1) distó mucho de ser feliz, dice el historiador chileno Amunátegui en su interesante trabajo "La reconquista española". "No encontraron en su camino a los realistas, ningún navío procuró ce-

(1) Amunátegui, en su interesante trabajo, dice que el presbítero bautizó con su apellido — "Uribe" — al barco cuyo mando confió al italiano Barrios. Barros Arana, siempre de información ejemplar, afirma que la goleta se denominaba *Constitución* y que la mandaba Oliverio Russell. No hay patente ni permiso otorgado a ningún corsario con aquel nombre, en tanto que el de *Constitución* está registrado en la concedida a Andrés Barrios el 20 de septiembre de 1815. (Véase Capítulo X, CORSARIOS). Todos los historiadores están contestes en que el barco llevaba este nombre y era mandado por aquel conocido marino.

rrarles el paso; pero al doblar el cabo tuvieron que combatir a enemigos más terribles todavía, los vientos, que concitaron contra ellos una deshecha tempestad de catorce días. Durante ese tiempo las dos embarcaciones marcharon convoyadas, para que en caso de desgracia, una de ellas sirviese de asilo al equipaje de la otra. La que menos resistencia ponía al embate de las olas era el *Uribe*, que su armador había cargado con tantos cañones y de tan grueso calibre, que se hundía naturalmente en el agua bajo un peso que su porte no le permitía sostener. Un día, a la caída de la tarde, y en lo más recio de la borrasca, lo percibió el *Halcón* medio envuelto entre las nubes y las sombras de la noche, en un estado de angustia tal, que su pérdida le pareció inevitable. No le fué posible prestarle ningún auxilio; porque él mismo resistía apenas a la furia de la tempestad, que levantaba olas tan altas y tan prontas a reventar, que una sola que hubiera azotado contra la embarcación la hubiera sumergido. Cuando a la mañana siguiente se disiparon las tinieblas, el *Halcón* no divisó por ningún lado a su compañero de viaje. Desde entonces nadie volvió a ver al *Uribe* (1).

La tripulación del *Halcón* era en su mayoría compuesta de argentinos y chilenos, la generalidad de aquéllos procedentes de los *Tercios Cívicos* de Buenos Aires, y éstos de los emigrados que la derrota de Rancagua arrojara al Oriente de los Andes.

Batido por las tempestades en que, más desgraciada halló tumba ignorada la goleta chilena, el *Halcón* llegó a la isla de la Mocha donde se incorporó a la escuadrilla de Brown. Puestos allí de acuerdo "se dividieron como dos soberanos el imperio del mar Pacífico", dice Mitre. Brown se dirigió a Juan Fernández con la *Hércules*, con el intento de dar libertad a los patriotas chilenos allí confinados por el despotismo, en tanto que Buchard, con el *Halcón* y el *Trinidad*, se dedicó a recorrer los mares que bañan las costas de Chile y Perú, apresando los buques de bandera española que encontraba en su ruta, alarmando con su acción a las autoridades terrestres que por ello tuvieron noticia de su presencia en aquellas aguas.

La primera noticia que tuvo el gobierno chileno de la llegada de los corsarios a la isla de la Mocha fué el 27 de diciembre

---

(1) Amunátegui. — "La Reconquista Española". Tomo III.

de 1815, y prohibió en el acto que saliesen de puerto los barcos que pudieran caer en sus manos, medidas precautorias que no impidieron el apresamiento de algunos, como la goleta *Mercedes*, capturada por la *Hércules*, y la fragata *Candelaria* que, cargada de frutos, se dirigía al Perú; y apostándose en la isla de Las Hormigas, al Norte del Callao, hicieron sentir su hostilidad sobre aquel importante puerto militar, plaza fuerte de la mayor importancia en la América del Sud. Allí se les unió Brown, y sus operaciones posteriores las hemos narrado en el capítulo anterior hasta la partición en la isla de Carlos, una de las Galápagos (1), tocando el *Halcón* al almirante, quien se dirigió con sus naves a la bahía de San Buenaventura, en la costa del Chocó, donde, pocos días después, (abril de 1816), pretendiendo reparar sus averías, y siendo buque de construcción francesa muy endeble, naufragó y se le abandonó.

Así concluyó, de tan melancólica suerte, su vida histórica aquella nave que cooperó a pasear gallardamente por los mares del Pacífico nuestra enseña celeste y blanca anunciando su presencia con el poderoso estampido de sus cañones, heraldos de libertad!

---

(1) Galápagos, archipiélago del océano Pacífico, situado bajo el Ecuador, a 9° 13′ O. del meridiano de Quito, entre los 0° 44′ lat. S. y los 1° 3′ lat. N. Pertenece a la república del Ecuador desde 1832. Dista unas 500 millas de de las costas de la provincia de Guayás o Guayaquil. Las principales son: Albernarle, bajo el Ecuador y al S.; Infatigable, Narborough, James o Santiago y Chatham o Grande, entre la línea ecuatorial y el 1° de lat. S.; las pequeñas islas Abington y Bindloe están al N. del Ecuador; Hood y Charles o Floreana, poco mayores, se hallan al S. del 1° de lat. S. Pueden citarse también Torrez, Barrington, Duncan y Jervis. De Chatham a Narborough mide el archipiélago una longitud de unos 300 kilómetros, y en latitud, de Abington a Hood, 225 kilómetros.

CAPITULO V

Congreso

Sumario: La goleta *Congreso*. — Su primer crucero. — Presas. — Venta en pública subasta. — Su adquisición por el capitán Almeida. — Es habilitada para el corso. — Zarpa de Buenos Aires. — Destierro del coronel Dorrego. — Causas de tan severa medida. — Combate con el *Fernando VII*. — Llegada a Baltimore. — Recomendable conducta de las autoridades americanas. — Barcos visitados y presas hechas. — Terminación de la campaña.

Esta goleta, de 160 toneladas y 90 hombres de tripulación, armada en corso en los Estados Unidos, recibió a su comandante, el ciudadano norteamericano D. José Joaquín de Almeida (1), el 29 de mayo de 1816 "cerca de los cabos

---

(1) No deja de ser curioso que nuestros historiadores, incluso el doctor Carranza, llamen *Armida* a este corsarista, y así aparezca también en una lista de presas, que existe en el Archivo General de la Nación, en la que figuran varias de la goleta *Congreso*. — En el Capítulo X, en los datos referentes a este corsario, publicamos el gráfico de su firma y rúbrica tomado de su solicitud existente en ese Archivo. — En la relación de buques de alta mar entrados al puerto desde el jueves 20 al 26 de noviembre de 1817, publicada en el N.° 47 de la "Gaceta de Buenos Aires", se registra la siguiente entrada, referente a la terminación del corso de la *Congreso*: "Día 24. — Goleta nacional corsario nombrada Congreso, procedente del crucero de Canarias de donde salió el 18 de Octubre último, al mando de su capitan D. José Joaquin de Almeyda, con 9 caxones de correspondencia quitada al enemigo, á la consignacion de D. Juan Pedro Aguirre." Y a mayor abundamiento, agregamos su despacho de capitán existente en aquella repartición:

"El Director Supremo de las Provincias U. del Rio de la Plata. — Atendiendo a los meritos y conocimientos maritimos que reune d. José Almeida Natural de la Isla de S. Miguel; y en consideracion á hallarse nombrado Capitan Comandante de la Goleta Corsario de las Provincias Unidas de Sud-America el Congreso desde diez y seis de Mayo del corriente año de mil Ochocientos diez y seis, he venido en conferirle el empleo de Capn. de la Marina Nacional al servicio de dicho Corsario, concediendole las gracias exenciones y prerrogativas que por este titulo le corresponden. Por tanto mando y ordeno se le haya tenga y reconosca pr. tal Capitan Comandante pa. lo que le hize expedir el presente despacho firmado por mi, sellado con el sello de las armas del Estado y refrendado por mi secretario de la Guerra: del qual se tomara razon en el tral. de cuentas anotandose en el despacho general de Marina. — Dado en la Fortaleza de Buenos Ayres a siete de No-

de Virginia" según expresaba en carta que hacía a ello referencia. Su representante o armador en Buenos Aires D. David C. de Forest, natural de Estados Unidos pero residente en la capital del Río de la Plata se había ciudadanizado en Agosto de 1812 (carta de naturaleza que le fué ratificada en 16 de Diciembre de 1817), era un entusiasta partidario de la independencia argentina, cuya memoria sería de justicia arrancar del olvido en que yace.

Su crucero fué frutuoso: el 21 de Junio navegando a 37° de latitud norte y 10° de longitud oeste, apresó al bergantín español *San Andrés*, capitán Antonio de Subiaga, el 24 la fragata *Nuestra Señora de Gracia* (a) *La Atrevida*, capitán Don José de Rivas, el 25 la goleta *Leona*, capitán Benito Massa, que enviada a Buenos Aires arribó a su puerto el 24 de Agosto conduciendo una interesantísima correspondencia entre las autoridades de Méjico y la Península interceptada por los patriotas y el 24 de Julio la fragata *Carlota*, capitán D. Miguel Martín, y posteriormente los bergantines *Sereno*, capitán Don Antonio Pascual Soler y *Los tres Amigos*, capitán José Manuel de Arrachavaleta, y visitó a numerosos buques que halló en su ruta, secuestrando su cargamento de efectos y frutos por ser propiedad de enemigos, que fué declarado buena presa el 16 de Octubre, entregándosele por disposición del Tribunal competente al armador de Forest, que ya había recibido el riquísimo tomado en aquéllas (1).

Arribada al puerto de Buenos Aires dióse por terminada su campaña y ofrecida en pública subasta fué adquirida en compra el 14 de octubre de 1816 por su capitán comandante Almeida, con el propósito de continuar en el corso contra el comercio

---

viembre de mil ochocientos diez y seis. — JUAN MARTIN DE PUEIRREDON. — *Juan Florencio Terrada*, Secº. interino. — Lugar del sello. — V. E. confiere el empleo de Capitan Comte. de la Goleta Corsario de las Provincias Unidas de Sud-America nombrado el Congreso á Don Jose de Almeida.

Tomóse razn en el Tral. de Cta. Bs. Ays. 14 de Novre. de 1816. Antº. de Posiga." (Libros de Toma de Razón, N.° 78, fol. 184. — Archivo General de la Nación).

(1) Estas presas entraron al puerto de Buenos Aires y fueron declaradas por "buenas": el *San Andrés* el 1.° de septiembre, declarado el 30; la *Nuestra Señora de Gracia*, el 16 de septiembre y 29 de octubre; la *Leona*, el 24 y 31 de agosto, respectivamente; la *Carlota*, 16 de octubre y 14 de noviembre; y el 1.° de febrero de 1817 lo fueron el bergantín *Sereno*, que dirigido a nuestro puerto, se fué a Norte América, donde quedó depositado buque y carga, y *Los tres Amigos*, que se presumía en viaje a aquel continente.

español, y solicitó en el día, de las autoridades respectias, la patente correspondiente, que le fué expedida el 7 de Noviembre bajo el N.° 67, así como los despachos que le habilitarían para ejercerlo, y los de oficiales y cabos de presa, ofreciendo la fianza del conocido comerciante y distinguido ciudadano D. Juan Pedro Aguirre (1).

Pocos días después se dirigía al gobierno en solicitud de una gracia que le fué indirectamente denegada. Recordaba que puesto en el empeño de cooperar a la destrucción del poder del rey de España en su comercio, había contribuído al intento en una forma notoria y eficaz; y que al darse nuevamente a la mar, tenía, en llegando al país de su domicilio, las naturales consecuencias del resentimiento de aquel gobierno por los graves perjuicios y daños que había inferido a los intereses de sus vasallos, y que reclamaría, seguramente, al de Estados Unidos la satisfacción que debía desear y esperar por su conducta hostil. Con el propósito, pues, de evadir estos riesgos y estre-

---

(1) Este distinguido ciudadano, hijo de Buenos Aires, comenzó a figurar durante las invasiones inglesas como ayudante del afamado cuerpo de Patricios. En el Cabildo abierto de mayo de 1810 votó por la deposición del virrey. Desde entonces prestó servicios positivos al interés público, ya como miliciano, alcalde, o miembro de una comisión de seguridad pública, vocal de la comisión de guerra, de la junta protectora de la libertad de imprenta, alcalde de primer voto en el Cabildo, y otras muchas comisiones que desempeñó siempre con abnegación de todo otro interés que no fuera el del pueblo. En 1820 fué, por disposición del Congreso, nombrado Director Supremo del Estado, en substitución del general Rondeau, su titular, que había salido a campaña a combatir contra el caudillaje alzado en armas; y cuando la derrota de Cepeda quebró la espada de la legalidad en manos del primer magistrado de la Nación, Aguirre sostuvo con arrogancia y fortaleza de ánimo los fueros de la autoridad suprema. Puso la ciudad en respetable pie de defensa, y la verdad es que su imponente actitud contuvo a los caudillos ensoberbecidos. Estos jamás le perdonaron su decidida actitud y contribuyó en primera línea a su caída, una vez que la victoria les permitió sobreponer su influencia. Posteriormente fué presidente de la legislatura de Buenos Aires, presidente de la junta inspectora de los fondos del empréstito de 1825, y del directorio del Banco Nacional. Durante la guerra con el Brasil, como lo hizo en la de la independencia, armó corsarios que hostilizaron eficazmente al enemigo.

"Este ciudadano, juzga López, era un hombre de juicio sano, de una voluntad muy entera y de una probidad consumada. Porteño, en el sentido localísimo de la acepción, consideraba a un provinciano, y sobre todo a un montonero, como un extranjero empeñado en humillar las glorias de Buenos Aires. Bajo este aspecto fué siempre considerado, en la época de la revolución, como un atleta decidido y convencido de la legitimidad del predominio de la entidad porteña y como un declarado enemigo de las pretenciones de las provincias a igualarse con la capital". Falleció el 17 de julio de 1837, a 55 años de edad. (J. J. Biedma, "Diccionario Biográfico Argentino", pág. 129 a 32).

charse aun más al país cuyos intereses morales y materiales había defendido "haciendo tremolar su pabellón ante la soberbia de sus tiranos" suplicaba la concesión para sí de los derechos de la ciudadanía legal; pedido a que el Supremo Director respondió, con fecha 25 de Octubre, que "siendo la patente de corso instrumento suficiente para acreditar en cualquier estado que el suplicante pertenecía al servicio de la causa de América bajo la protección de sus leyes, no se consideraba necesaria la carta de ciudadanía solicitada".

Trece días después de recibida la patente de corso, la goleta *Congreso*, bautizada así en homenaje al que acababa de inmortalizar su memoria declarando en Tucumán, a la faz de la humanidad, la independencia política del pueblo argentino de todo otro poder extranjero, o sea el 20 de Noviembre de 1816, zarpó de la rada interior de Buenos Aires emprendiendo una campaña cuyo objetivo principal era el mar de las Antillas y muy especialmente las inmediaciones de la isla de Cuba que mantenía un comercio activo con la península. Llevaba a su bordo al coronel D. Manuel Dorrego, separado violentamente de la patria por disposición del Director Supremo, en el deseo y la necesidad de alejar de ella un elemento turbulento que se había tornado demasiado peligroso. Uno de los apasionados de este caudillo, D. Mariano Pelliza, sin sancionar la justicia de la medida la explica por la precisión imperativa en que se hallaba ese eminente gobernante dado lo excepcional de la situación "de organizar bajo la más severa disciplina todos los elementos de sociabilidad que agitándose confundidos por un desconcierto radical necesitaban la presión robusta del poder ejercida con inteligencia y reposo" agregando que "pocas veces cúpole a un magistrado período más difícil, y en que el apoyo moral y material del país en masa fuera tan reclamado para salvarlo (1)".

En efecto: Sublevado Artigas contra la autoridad suprema, invadidas por su influencia desquiciadora las provincias del litoral y algunas mediterráneas, batidos nuestros ejércitos en el Alto Perú, amenazado el río de la Plata por una poderosísima invasión española, y en marcha ya la portuguesa sobre el territorio de la Banda Oriental, lo que abocaba el país a una

---

(1) Pelliza: "Dorrego en la historia de los partidos unitario y federal".

guerra más, sin recursos pecuniarios en las arcas públicas, parecía que nada podía agregarse a este cúmulo enorme de desgracias y contratiempos, cuando apareció la oposición partidista encabezada por Dorrego en la "Crónica Argentina" que a título de pregonar el principio federalista, echó combustible al incendio, acrecentando el desorden y desquicio político hasta casi imposibilitar la acción regular del gobierno. Los tiempos eran duros y el remedio se imponía: Pueyrredón, consciente de sus graves responsabilidades, dictó sin vacilar el auto de expatriación inmediatamente de desobedecer Dorrego la orden que se le impartiera de incorporarse al ejército de los Andes. Inmediatamente fué trasladado del bergantín *Veinticinco de Mayo* (20 de Noviembre) en que permanecía en arresto desde hacía veintiocho días a la goleta que debía deportarlo, entregándosele a su capitán con el siguiente oficio y otro dirigido al Presidente de la isla de Haití, el famoso Pétion, donde debía ser desembarcado: "El comandante del corsario de las Provincias Unidas de Sud América, *Congreso,* D. José Almeida, recibirá a su bordo la persona de D. Manuel Dorrego, que conducirá bajo la más severa responsabilidad a la isla de Santo Domingo, donde lo pondrá en tierra, dando cuenta de su ejecución por conducto de la primera presa que se remita a este punto; pues así lo ha dispuesto el Supremo Director del Estado, de cuya orden lo comunico a Vd. para su cumplimiento. Dios guarde a Vd. muchos años. Buenos Aires, 19 de noviembre de 1816. — Juan Florencio Terrada (1)". Y para terminar con este episodio adelantaremos que después de cruzar la goleta algún tiempo en el paralelo de Cabo Frío (costa del Brasil) y en el mar Caribe, habiendo apresado a inmediaciones de Cuba una goleta llamada *San Antonio,* accediendo Almeida a las súplicas del distinguido prisionero, que iba enfermo, lo trasbordó a ella, despachándolo para su destino; pero quiso aún la fatalidad que el cabo de presa, en lugar de cumplir las órdenes recibidas, se pusiera a contrabandear en las costas de Jamaica hasta que, capturado por un crucero inglés, fué sometido a prisión en la villa de Montego acusado de piratería. Mas, habiéndose evadido dicho cabo de presa con los papeles del buque, pudo librarse Dorrego después de diecinueve

(1) Véase Apéndice Nota N.° 5.

días de encierro en una fortaleza y de tener algunos votos para ser ahorcado, según confesión propia en carta dirigida al general González Balcarce, — fué expulsado en la primera goletilla que dió la vela para Baltimore (E. U.) en medio de las borrascas del mes de Marzo, y a donde aportó en Abril de 1817.

Volvamos ahora a nuestro corsario. El 8 de Febrero, corridos ochenta días de navegación, avistaba las costas de la hermosa Antilla, que no podía escapar, a pesar de los esfuerzos de Ruiz de Apodaca, a las generosas agitaciones que conmovían el alma americana, y que destinada estaba, para dolor suyo y ludibrio de nuestra fama, a ser la única que soportara el yugo hasta los finales de aquel siglo XIX, tan auspicioso a la libertad, quebrándolo al fin a esfuerzo heroico propio y con la sola ayuda de los Estados Unidos del Norte, pues fué tan injustificable como vergonzosa la egoísta indiferencia con que pueblos y gobiernos de la América del Sud contemplaron la gloriosa brega por su emancipación.

Navegó Almeida ciento veinte días aquellos mares, que ya habían recorrido y continuarían recorriendo nuestros corsarios, haciendo flamear a sus vientos los hermosos colores de nuestra bandera por espacio de cuatro meses, ejerciendo su policía, vigilando y visitando los buques que lo surcaban y aprisionando los que llevaban mercancía o enarbolaban pabellón enemigo.

Entre varias presas, figuraba una goleta nombrada *Nueva Catalina* que despachó, con las formalidades estatuídas, rumbo al río de la Plata; pero la presencia por las cercanías, de un bergantín español de guerra, *Fernando VII*, hizo sospechar al comandante Almeida una posible represión. Siguiendo sus aguas y convencido de sus intenciones, no vaciló un momento en el partido a tomar, y sin entrar a considerar la diferencia de fuerza y condiciones que le exponía a grave riesgo, decide salirle a la cruzada, y cortándole el rumbo, se atraviesa en su ruta, arbola en lo alto de sus mástiles la blanca y celeste enseña de los libres, que afirma con un cañonazo, cuyo potente estampido parece pronunciar en el eco que rueda sobre las ondas un enérgico: *¡No pasarás!...*

El ibero no se demuestra remiso ni perezoso en contestar el reto, y alzando a su vez, y también en lo más elevado de su árbol, el gualda y rojo de su patria y de su rey, contesta al

cañón de la República con el fuego y el hierro de los suyos. Síguese un combate sostenido con valor y tesón por ambas partes, que dura cuatro horas... el tiempo necesario que ha apreciado Almeida para el alejamiento y salvación de su presa en peligro. Obtenido el propósito, calculando que la *Nueva Catalina* está fuera de riesgo, dirige al enemigo su última andanada, le saluda con la bandera con altiva y caballeresca hidalguía, y gobierna en dirección donde aquélla navega libre de toda amenaza. Pero la alcanza y constata que su esfuerzo varonil ha sido inútil: la presa está en poder del enemigo. Un bergantín corsario español, *El Campeador*, se ha apoderado de ella y obligado a seguir sus aguas, como un esclavo a la zaga de su señor... ¡No, pues! Arriba otra vez los colores del cielo, pronto los artilleros al pie de los cañones, hiera el ambiente el toque de zafarrancho de combate tan grato al oído de los bravos, listos todos a la pelea...

El Campeador, indigno de su nombre, incapaz de sobresalir por acción señalada, abandona la lucha.

A los pocos días, Almeida entrega la presa al fuego y decide enviar los prisioneros a la Habana, recomendándolos a la consideración del gobernador que rige el gobierno de la isla.

Pero la estación avanza y desaparecen las condiciones y circunstancias más favorables para practicar el corso, estando, además, el barco sumamente necesitado de reparaciones de importancia. Entonces decide refugiarse en un puerto de la costa americana y elige el de *Baltimore*, al que arriba el 2 de Abril.

Allí siente de inmediato la acción hostil de la diplomacia puesta en juego por el representante español. Sus sospechas, cuando para defenderse de ella pedía al gobierno argentino con antelación carta de naturaleza, se cumplían. Mas lo que no entró en sus previsiones y cálculos salía en su defensa y le garantizaba su tranquila permanencia la imparcialidad del gobierno de aquel país que le permite ejercitar bajo su poderosa protección y a pesar de los empeños en contrario del agente del rey sus derechos de beligerante; y en consecuencia puede contratar tripulaciones, aprovisionar sus bodegas, adquirir municiones y pertrechos, y quedar en breve listo para continuar la campaña, en tal modo que puede informar al gobierno de las Provincias de Sud América con bien sentida satisfacción que su pabellón no solamente ha sido respetado en aquel país, sino

sostenidos sus derechos contra las pretensiones del gobierno español (1).

Merced a esas circunstancias en que el apoyo y protección decidida revela la amistad y simpatía que impone la afinidad de causa, y que a pesar de la discreción que procura disimularla se evidencia en cada detalle, el corsario puede darse a la vela en situación inmejorable, y emprende una segunda campaña en que asesta golpes certeros al adversario.

Aquel barco es una escoba del océano desde el mar de las Antillas a las costas españolas, y el resultado de su acción demuestra con la irreplicable verdad del hecho cuán eficaz fué el sistema de corso contra el comercio y el poder militar de la metrópoli: de veinticuatro buques de esta bandera que se cruzaron en su rumbo, escaparon al estrago los que sus apresadores quisieron librar.

Ciento sesenta y siete buques (2) fueron reconocidos, de todas las banderas, y de todos los tipos y características de la arquitectura naval, y entre ellos veinticuatro enemigos españoles de los cuales cinco fueron entregados a las llamas, una goleta utilizada para enviar prisioneros a la isla de Cuba, ocho embarcaciones menores, costaneras, que fueron devueltas a sus dueños en consideración a su escasez de recursos y en premio y pago del trabajo de trasportar a tierra los prisioneros,

---

(1) "Se nos ha informado", dice *El Censor* de Buenos Aires, correspondiente al 20 de marzo de 1817, "que el pueblo de Baltimore es entre todos los de Estados Unidos el más entusiasta por nuestra libertad. Sus comerciantes han reducido a un estado infeliz al comercio español. Margarita, sostenida por la intrepidez de Arismendi, estaba para sucumbir por la falta de armas, quando los Baltimoreanos burlando la vigilancia de la esquadra española, remitieron a la isla un cargamento de fusiles, y toda clase de municiones. El general Mina, que marchó á México, encontró en los mismos una proteccion tal que logró preparar una expedicion fuerte y respetable. Se asegura que ella consistía en 3 buques de guerra, 10.000 fusiles, 150 oficiales, artillería gruesa y volante, toda clase de municiones, artesanos, etc. Mina salió de Baltimore á Puerto Principe donde Petion, siguiendo su plan de sostener á toda costa nuestra causa, lo auxilió con más buques, alguna tropa, y con todo quanto le pidió el General patriota. Todos tendrán noticia de la generosa hospitalidad y proteccion efectiva que hallaron en Baltimore algunos patriotas de Chile, como tambien de las remesas de armas compradas en otros puntos revolucionados. Mas de 30 corsarios que cruzan hoy sobre Cádiz, y en el golfo de México, han sido armados y equipados en Baltimore. Los señores D... & D. son los que más se han señalado en estas empresas gloriosas."

(2) Norteamericanos, 40 — Ingleses, 45 — Franceses (1 de guerra, con 8 cañones), 21 — Portugueses, 15 — Suecos, 13 — Dinamarqueses, 3 — Griegos, 1 — Turcos (de guerra con 24 cañones), 1 — Hamburgueses, 1 — Holandeses, 1 — Nacionales (de guerra), 2 — Enemigos españoles, 24. Total, 167.

una goleta que fué confiada a las órdenes de D. Tomás Cappam con destino a *Santo Domingo* conduciendo a su bordo al coronel D. Manuel Dorrego y pliegos del gobierno argentino para el famoso Petion, y dos que se dirigieron a Norfolk y prestaron servicios al general Mina que se había declarado por la causa de la libertad en Méjico después de asombrar con su valor a los franceses en defensa de la independencia española; restando siete que fueron remitidas a Buenos Aires y cuyo detalle es el siguiente:

Bergantín *Tenerife,* capitán Mateo Zalazar, apresado el 3 de julio y declarado buena presa el 9 de octubre de 1817.

Bergantín *San Francisco de Asis* (a) *Los dos hermanos,* capitán Antonio Rodríguez, entró a Buenos Aires en noviembre de 1817 (1).

Bergantín *San Francisco de Paula,* capitán Lorenzo Bitrial, el 7 de diciembre del mismo año (2).

Fragata *Diana* (a) *El Pájaro,* capitán Miguel Boso, el 3 de diciembre (3), que estuvo en inminente riesgo de perderse por haber varado en el banco "Chico" y ser abandonada de la tripulación, salvándola personalmente Almeida después de ocho días de trabajos.

Bergantín *Hermosa María,* capitán Juan Antonio Sarria, en el mismo día (4).

---

(1) Es incomprensible la contradicción existente entre el estado de los buques apresados desde 1815 a 1818, que habían sido declarados *buena presa* por el tribunal competente, que tenemos a la vista, subscripto por D. Matías de Aldao, comandante de Marina en 5 de enero de 1819, con especificación de los nombres de los buques apresados y sus apresadores, capitanes que les mandaban, puertos en que fueron introducidos y fecha de la captura, y la relación del movimiento del puerto, que publicaba la Capitanía en la "Gaceta", con el detalle diario de entradas y salidas. Los datos consignados en el texto corresponden a aquel documento; las noticias arrojadas por la relación diaria de la Capitanía las fijaremos en las notas correspondientes. Según éstas, el barco en cuestión, *San Francisco de Asis* (a) *Los 2 hermanos* era una polacra (podía ser en verdad un bergantín-polacra), procedente de la Habana en viaje a Cádiz, capitán Ezra Drerr (Ezan? Ver Capítulo X, fragata *Luisa*), con cargamento de azúcar y campeche, apresado a la altura de las "Islas Terceras", entró a nuestro puerto el 18 de noviembre de 1817.

(2) Tomado a la altura del Cabo de Santa María, en viaje de Vigo a Barcelona, cargado con 270 bultos de sardinas prensadas. Su capitán, Guillermo Barrs, entró a Buenos Aires el 6 de diciembre de 1817.

(3) Fragata *Diana,* apresada a la altura de las Baleares, con procedencia de la Habana para Cádiz, cargada de azúcar, cochinilla, café, carey, zarza, campeche y cueros, capitán Jocobo Bartteu, entró el 3 de diciembre.

(4) *Hermosa María,* bergantín apresado sobre el Cabo de Santa María, el 4 de octubre de 1817, con procedencia de la Guayra y en viaje a Cádiz, cargado de algodón y cacao, su capitán Tomás Traske, entró el mismo día.

Fragata *Mariana* (a) *La Veloz,* capitán Manuel de la Sierra, entró el 20 de diciembre (1).

Otras presas, como el bergantín *Sereno* y la fragata *San Rafael* (a) *Industria* fueron dirigidas a Estados Unidos. La última llegó a Puerto Norfolk y su tripulación robó la mayor parte del cargamento, pero avisada la autoridad local por los patriotas caraqueños salvados por Almeida que iban a su bordo fueron arrestados los ladrones y puestos a buen recaudo los efectos hasta las resultas de la competente reclamación.

En este crucero, que dió por terminado el 26 de noviembre de 1817, por caducidad del plazo de su patente de corsario, fueron libertados varios individuos que puestos al servicio de la libertad se habían concitado el odio de los tiranos y eran enviados al presidio de Cádiz: el arcediano de la Catedral de Nueva Granada, un canónigo de Cumaná, un sacerdote y un empleado de la aduana de la Guayra, siendo los dos últimos conducidos a las costas de Estados Unidos a su petición, porque así lo exigía su salud quebrantada por los malos tratamientos recibidos de manos de sus carceleros y el deseo de no alejarse de la patria, en tanto que aquellos solicitaron venir a Buenos Aires y se les dió pasaje. En todo el curso de la campaña que dejamos bosquejada paseó aquel bajel los mares ostentando en su arboladura la bandera de la patria sustentada por la justicia de su causa y el brazo de sus abnegados servidores, mereciendo el respeto de los neutrales e imponiéndoselo a los enemigos, en tanto que, derrochando generosidad y nobleza, distintivos característicos del pueblo que representaba, esparcía por la inmensidad recorrida las ideas liberales y principios de civilización y altruísmo cristiano que forman el credo político y social de la República Argentina.

---

(1) Fragata *Mariana* (a) *La Veloz,* apresada frente a Cádiz, con 512 cajas de azúcar blanca y cuarenta palos de caoba, capitán José Miers, entró al puerto el 19 de diciembre.

En la relación oficial de estas presas, declaradas legítimas por el tribunal, tampoco figuran los capitanes Barrs, Bartteu, Traske, Miers, que aparecen en "La Gaceta".

CAPITULO VI

Chayter — El *Independencia del Sud*

Sumario: Diego Chayter: sus antecedentes.—El *Independencia del Sud*. — Primer crucero: bloquea las costas gaditanas. — Captura del *San Buenaventura*. — En los mares de Oriente. — Regreso al Río de la Plata. — Segunda campaña. — Armamentos de una división naval. — Condiciones en que lo ejecuta. — Tercer y cuarto crucero en las aguas del Atlántico. — Cesación del corso. — Representación de Stewart. — Deplorable remate: ¡en la miseria!...

Diego Chayter, natural de Baltimore, donde nació allá por los años de 1767, miembro de una familia distinguida y pariente cercano del comodoro James Chayter, dueño de buena posición social y caudal considerable, entusiasmado por la grandeza y justicia de la causa de la libertad americana y después de prestar sus servicios a su patria en la guerra con Inglaterra, ofreció su espada a la independencia de Venezuela a cuyo servicio permaneció hasta que fué ahogada en sangre en 1814 por aquellos dos grandes bandidos llamados Bores y Morales y que la Historia, implacable con los malvados atroces, no ha de bajar de su picota jamás.

Esta circunstancia y la imposibilidad de ser útil eficazmente a aquellos pueblos en desgracia, le decidió a dirigirse al Río de la Plata con un buque de su propiedad y un cargamento de armas y municiones de guerra, poniéndose al servicio de la revolución argentina, pero no como un aventurero avaro de lucro, sino como una alma generosa, enamorada del ideal, que sobreponía la gloria a que le empujaban sus instintos guerreros a las satisfacciones vulgares de la fortuna o la ganancia pecuniaria. Tal barco y tal jefe resultaron de una magnífica utilidad a nuestra causa combatiendo con insuperable decisión y bizarría a sus enemigos en las aguas cuya vasta extensión recorrieron llevando triunfante nuestra bandera cuyos colores conocieron

envuelta como en nube gloriosa de incienso en el nimbo de humo de sus cañones las costas y los puertos de la propia España.

El 7 de mayo de 1816 el gobierno nacional le confería la patente de teniente coronel y el comando de la corbeta *Independencia del Sud*, armada con catorce cañones de a 18 y uno de a 24 (1) y tripulada por ciento cuarenta hombres; y el 13 del mismo se le expedía la orden para que "saliera a cruzar conforme a las instrucciones verbales que se le habían dado."

La ausencia de documentación escrita a este respecto en aquellas circunstancias se explica por el deseo y la necesidad de guardar el mayor sigilo respecto de la preparación y salida de este corsario cuyo cometido mediato era el apresamiento de un navío español que se sabía próximo a dar la vela en el puerto de Río Janeiro y en cuya captura nuestras autoridades tenían gran interés. Todo se hizo, pues, por procedimiento verbal sin dejar de ello la menor constancia escrita, hasta el extremo que cuando seis meses después de su salida de cabos afuera, el representante o apoderado de Chayter en esta Capital, D. Adan Guy, miembro importante del comercio británico, solicitó la confirmación del compromiso contraído entre el gobierno y el corsarista no se sabía en las oficinas ministeriales de que tal corsario hubiera sido autorizado ni patentado. Fué el general Don Antonio González Balcarce, a la sazón Director Supremo interino del Estado, quien pudo con sus informaciones aclarar el caso; y este episodio depone muy elocuentemente en favor del tacto y discreción con que aquellos hombres manejaban los asuntos de estado que hoy se debaten en la plaza pública, dependiendo muchas veces su éxito de la mayor o menor locuacidad de cualquier tinterillo ministerial o de la discreción de cualquier congénere periodista...

Según el testimonio indudable de aquel prócer, se habría impuesto la necesidad del secreto de los preparativos de su expedición tan imperativamente que el gobierno la trató de palabra, sin dejar copia de órdenes, patentes, instrucciones ni nada que pudiera exponerlo a la menor indiscreción; y había autorizado el crucero en los mismos términos en cuanto a derechos, prerrogativas concedidas o reconocidas a los otros corsa-

---

(1) De a 42 dice el armador Adán Guy en su representación, pero es error de pluma.

Matías de Irigoyen

rios, garantizando a sus armadores que las presas serían admitidas en puertos nacionales en igualdad de condiciones a las del más preferido; y que, a propuesta también verbal del comandante de Marina, general D. Matías de Irigoyen, se había otorgado patente de teniente a D. Daniel Mayndier, D. Juan Butler, D. Diego Chayter, hijo del comandante, y que rindió gloriosamente la vida peleando por nuestra libertad, y de capitán de la tropa de embarco a Don Sion Spencer.

Pero la presentación de Guy hizo formalizar el contrato convirtiéndolo en escritura pública el 20 de noviembre de 1816 subscribiendo el gobierno en los siete artículos de que consta las mismas condiciones que en los generales con la sola excepción de la cláusula por la cual el armador se comprometía, en atención a las urgencias del erario y a las franquicias que se le acordaban, a donar al Estado el 15 por ciento del avalúo que por mayor se hiciere de los cargamentos de las presas.

Poco después el intrépido se hacía sentir en operaciones sobre las mismas costas españolas bloqueando la importante plaza comercial de Cádiz a cuya vista visitaba los barcos que pretendían salir o entrar a puerto, secuestraba las mercaderías de propiedad del comercio español o se apoderaba de las naves de esta matrícula. Así tomó, en presencia de sus defensores alebronados ante tanta audacia, varias presas, hiriendo a la vez que el interés material, la altivez de los españoles que se sentían humillados por estos gallardos adversarios que no sabían ni atinaban cómo dominar. Contemplaban surcar sus aguas a aquellos bajeles que ostentaban al tope una hermosa bandera celeste y blanca que la sabían de los insurgentes de América, y solamente a su vista se convencían de que aquellos súbditos de S. M. el Rey se habían levantado contra su despótica autoridad reclamando derechos y prerrogativas que se les negaba en nombre del principio dinástico pero que conquistaban empuñando las armas reivindicadoras, en nombre de su santa aspiración a ser hombres libres y por medio de insuperable valentía y constancia.

Una de sus presas dió motivo, por coincidencia de circunstancias felices, a celebrarla con resonante alegría. Fué tomada, en 22 de agosto, frente a Cádiz y arribó a Buenos Aires el 9 de noviembre de 1816. Era un hermoso bergantín llamado

San Buenaventura (a) *El Leonidas* (1) que ni tuvo mucha de aquélla ni demostró merecer el apodo, que conducía de Puerto Rico a la Península una interesante correspondencia epistolar e impresa, y entre ésta el "Boletín N.° 3" del ejército libertador de Caracas detallando la victoria obtenida en Carúpano el 1.° de junio, apoderándose de aquel puerto fortificado y un botín considerable. Tal noticia, en momentos que Buenos Aires se aprestaba a festejar a su glorioso patrono, San Martín, y que fué leída al público selecto que llenaba la sala del teatro, aumentó el alborozo popular, siendo celebrada con salva de artillería y repique de campanas, y saludaba en la "Gaceta" estas palabras tocantes, plenas de gratitud y de unción cívica: BENDITO PARA SIEMPRE EL DIOS DE LA PATRIA QUE CON TANTA GENEROSIDAD NOS DERRAMA SU BENEFICENCIA!

Después de cruzar aquellas latitudes por varios meses, la necesidad de reparar averías en la nave, avituallarla, refrescar y dar reposo a su tripulación, lo obligó a buscar refugio en un puerto seguro y se dirigió a Baltimore, donde tuvo acogida simpática, y adquirió una goleta, llamada *La Atrevida,* que tripuló con gente y oficiales del *Independencia* en tanto obtenía la habilitación correspondiente, gastando en la reparación y apresto de ambos buques una cantidad mayor de 50.000 $. De ese puerto zarpó a fines del año y ejecutó un corto crucero en las Indias Orientales, de cuyos mares se retiró en marzo de 1817 en rumbo al puerto de Norfolk, navegando en conserva con dos presas españolas, cuyo valioso cargamento tuvo que depositar en custodia en la Aduana y devolverlo posteriormente a sus dueños por fallo de la Suprema Corte de Estados Unidos a que aquéllos recurrieron y que así lo mandó.

Entretanto su apoderado en Buenos Aires, Guy, solicitaba patente de corso para *La Atrevida,* destinada a acompañarlo en su nuevo crucero, armada de un cañón de a 18 y cuatro de a 12, tripulada por sesenta hombres, la que le fué concedida con fecha 1.° de abril de 1817 bajo el número 86, pero que devolvió al Ministerio, sin utilizarla, el 22 de diciembre del mismo año, porque aquel buquecillo había desaparecido, en mayo anterior, cerca de los Cabos de Virginia, en la costa ameri-

---

(1) Declarado buena presa el 24 de noviembre de 1816. Entró a nuestro puerto el 9 de ese mes, con su capitán D. Jaime Sastre.

cana, consumido por un incendio casual, contraste que agregado a la devolución que le fuera impuesta por aquellos tribunales, representaba a Chayter una pérdida no menor de cien mil pesos.

Pero no era todo ello capaz de destemplar sus bríos ni debilitar su empuje. Volvió a las aguas que bañan las costas gaditanas, batió a los enemigos, persiguió su comercio hasta que resolvió regresar al río de la Plata, surgiendo en el puerto de Buenos Aires en septiembre de 1817, en el que le habían precedido ocho presas que hiciera, dos de ellas en unión del corsario *General San Martín,* y se nombraban el *San Buenaventura* ya recordado; fragata *Nuestra Señora de los Dolores* (a) *La Primera,* capitán Nicolás de Larreaga; bergantín *Concepción,* capitán Miguel Martorell; goleta *Nuestra Señora de Mercedes* (a) *La Corsa,* capitán José Selma (1); fragata *Teresa,* capitán Antonio Pasqual y Soler (2), y de las cuales dos se perdieron.

El 4 de diciembre de 1817 fué despachado el *Independencia del Sud* por segunda vez en corso contra la bandera española y bajo la seguridad de que en todo caso que le fuera forzoso arribar a puerto extranjero de los estados que se hallaban en amistad con el gobierno argentino, se le franquearían todos los auxilios necesarios, pero con la recomendación de que su permanencia en él debía ser lo más breve posible.

En este corso se apoderó de la corbeta *Aventurera,* capitán D. Ramón de Torres y Conde, que entró a nuestra rada en octubre de 1818, y hostilizó nuevamente al enemigo en sus propias costas.

En los comienzos de 1819 equipó una expedición de mayor importancia, que hizo abrigar grandes esperanzas en sus resultados, y de tanto más riesgo y responsabilidad cuanto era

---

(1) Esta goleta española, de 250 toneladas de desplazamiento, presa de Chayter, fué armada en guerra, artillada con 9 cañones y patentada bajo el N.° 124 y la denominación de *Alerta,* el 24 de febrero de 1818. Su mando fué confiado al joven sargento mayor Daniel Chayter, hijo del corsario, siendo su segundo jefe el capitán Juan Wightman. La fianza de 10.000 pesos la otorgó D. Tomás Stevenson. El joven Chayter, mozo de esperanzas, murió prematuramente peleando contra los enemigos de nuestra libertad.

(2) El lector de buena memoria recordará que este Sr. Soler fué ya apresado en 1816 por Almeida, mandando el *Sereno,* que fué remitido a Estados Unidos. Esta vez visitó a Buenos Aires, llegando a nuestro puerto, sin duda contrariando su voluntad, el 6 de septiembre de 1817.

sabido que en Cádiz se preparaba un formidable armamento destinado a desolar nuestras costas.

El 19 de febrero de ese año se dirigió a la superioridad exponiendo que a pesar de su calidad de extranjero, su amor a la libertad e independencia de nuestros pueblos le había incitado a dedicarse en la marina al servicio de la revolución, exponiendo su caudal y su vida; y que sentía la felicidad de haber hecho respetar en todas partes nuestra bandera, haciéndola lucir en un combate glorioso en que batiera y rindiera la fragata *Esperanza*, de la Compañía de Filipinas, aprisionando a su bordo a un general y varios oficiales del ejército español, circunstancias que no podía simular ni abultar hablando de hechos que entonces eran muy bien conocidos (1); y deseoso de partir a Estados Unidos, donde con sus medios y la ayuda de sus amigos armaría una fragata y una corbeta de guerra para continuar la lucha, solicitaba se le habilitara formalmente con la autorización necesaria y se le impartieran instrucciones para hacerlo en representación del Estado, pero sin que a éste le costara erogación ni gasto alguno, pues deseaba servirlo sinceramente "sin confundirse con esa porción de aventureros que en la mar cometen las mayores depredaciones bajo nuestro pabellón, con descrédito del país", a cuyo efecto, y para que la comisión que anhelaba fuera más respetable, agregaba, pedía

---

(1) No me ha sido posible ratificar esta noticia que he tomado de la solicitud de Chayter existente en el Archivo de la Nación, ignorando a qué general se refiera. El general D. Ambrosio de la Quadra fué aprisionado por la goleta corsaria *Mangoré*, capitán Diego Barnes, a bordo de la fragata *Nuestra Señora del Buen Suceso*; y el famoso coronel D. Manuel Barañao, hijo de Buenos Aires, y enemigo irreducible de nuestra libertad, de que gozó, empero, en paz en sus últimos años, lo fué por la goleta *General San Martín*, capitán Isaac W. Martín, a bordo del bergantín *Santo Cristo de la Salud*, y entró a Buenos Aires en 16 de Septiembre de 1817. Barañao había ido a Chile en 1809, afiliado a la causa de los independientes, pues condujo comunicaciones revolucionarias para el famoso Dr. Rozas y debía gozar de toda su confianza; pero cambiando bien pronto de ideas se incorporó al ejército español y sirvió en él hasta 1817 que pasó a Lima, después de Chacabuco, acción a que no asistió. En Rancagua (1814) peleó con notable bizarría y fué herido en una pierna, de que quedó defectuoso. Deseando solicitar un destino civil por su invalidez y en premio de sus servicios, se embarcó para España, pero fué apresado por nuestro corsario y conducido a Buenos Aires, donde permaneció algún tiempo. Obtenida su libertad se trasladó a la Metrópoli, donde consiguió un cargo para desempeñarlo en Filipinas. Regresó después a Chile, donde gozó tan tranquila como inmerecidamente una libertad que había combatido hasta con crueldad, de que dejó fama. Falleció allí en 1859. Fué conocido y tratado por los argentinos que combatían desde allí a Rozas, a los que acompañaba en su oposición y propaganda, como Las Heras, Mitre, Sarmiento, Ocampo, Tejedor, etc. B.

órdenes para reprimir los excesos, y falta de documentos justificativos, en que caigan o encuentre a los corsarios, llevando para ello su buque el carácter de nave de guerra de la Nación, "en cuya calidad se haría respetar de todos" y el cual debiera ser publicado en los diarios ministeriales para su mayor difusión y conocimiento general (1).

El gobierno se hizo cargo de la propuesta y afianzado, sin duda, en la confianza que le merecía el carácter severo y recto del patriota americano, resolvió hacer honor a estas condiciones, variándola, en forma favorable al peticionante, en su doble faz material y moral.

Le autorizó, en consecuencia, a tomar el mando, además del bergantín *Independencia*, de la fragata de guerra del Estado *La Patagona* y la corbeta *Vengadora*, expidiéndosele los siguientes documentos: un diploma autorizándole a pedir en nombre del gobierno nacional el auxilio que necesitare a los gobiernos amigos o neutrales; otro para poder reunir bajo su mando los corsarios que navegaran con patente argentina, si ello fuera necesario para batir u hostilizar a alguna expedición enemiga de que tuviere noticia, garantizándoles que el gobierno satisfaría cualquier perjuicio o atraso en sus operaciones originado por esa causa, y ampliarle el término de las patentes por haber vencido o creerlo conveniente; otro con el despacho de grado de coronel de ejército, previniéndole que durante su comisión debía gozar de todas las prerrogativas de un *comodoro* (2); acordándosele, además, los despachos para oficiales de los buques. Dispúsose igualmente pasar orden reservada al Ministerio de Hacienda para que a las mercancías de las presas pertenecientes a este armamento se les cobrara los derechos de aduana con una reducción del 10 %, considerando los crecidos y extraordinarios gastos que debía ocasionar los preparativos de la campaña al comandante Chayter, noticiándosele

---

(1) Solicitud de D. Diego Chayter, teniente coronel del ejército. — Archivo General de la Nación.

(2) El de comodoro es título que se da en Inglaterra, Estados Unidos y Holanda al capitán de navío (coronel) que manda una división de más de tres buques de guerra; y mientras dura su comisión goza de la consideración de oficial general y arbola una insignia particular, un gallardetón, en el que monta. Allá por los años 1880 fué risueñamente introducido en nuestra armada como empleo jerárquico, equivalente al actual contraalmirante o general de brigada en el ejército de tierra.

a éste con igual reserva la gracia (1), y facultándosele para el caso que se prolongara mucho el crucero sobre las costas de Cádiz, a establecer en Gibraltar u otro punto conveniente, un depósito de víveres y otros auxilios.

El bizarro marino se hizo a la vela en el mes de marzo de 1819, y pronto avistó las ya bien conocidas costas españolas, castigando con la infatigable obstinación y energía que le conocemos, al comercio marítimo, hasta el mes de octubre de ese año, que decidió regresar al río de la Plata.

En esta campaña el *Independencia del Sud* sostuvo un brillante combate con dos buques de guerra españoles, sufriendo muy graves averías por la superioridad de las naves adversarias si bien éstas las tuvieron de tal magnitud que no solamente abandonaron la lucha dejándole victorioso, si que no pudieron volver a renovar la agresión; y apresó tres goletas armadas, que destruyó, una de las cuales montaba siete cañones y era tripulada por más de cien hombres.

A poco de llegar a puerto volvió a enmararse cumpliendo órdenes superiores, cruzando sobre las costas de España, recorriendo el mar de las Antillas y muy particularmente el paralelo de Cuba, intimidando y abatiendo el comercio de plazas tan importantes como Cádiz y Habana, cuyos habitantes veían en los corsarios argentinos el trasunto de una fatalidad contra cuyo flagelo no tenían recurso que aplicar.

En estas circunstancias lo encontró el decreto del gobierno de la provincia de Buenos Aires, que en cierto orden asumía facultades nacionales, mandando cesar el corso marítimo porque ya no era necesario al propósito de luchar por la independencia que lo impuso, y porque sus efectos tampoco compensaban los riesgos y comprometimientos a que exponía al país (2).

Por el artículo 3.° de esa disposición gubernativa, Chayter, que operaba en el Atlántico pero al norte de la línea equinoccial, debería devolver sus patentes al Ministerio de Marina en

---

(1) Acuerdo de 19 de febrero de 1819. Con fecha 14 de septiembre del mismo año se declaró que las presas que hiciera esta escuadrilla debían conceptuarse como practicadas por corsarios particulares y comprendidas en la reglamentación de la materia y especialmente en el decreto de 18 de agosto anterior, de que nos ocupamos en el Capítulo II.

(2) Decreto de 6 de octubre de 1821, subscripto por el gobernador D. Martín Rodríguez.

el término de ocho meses, o sea en el curso del de junio de 1822, y de cuyo cumplimiento respondían las fianzas otorgadas. En consecuencia, se dirigió a puertos americanos, donde desarmó; y el *Independencia del Sud*, bizarro portador de nuestra bandera por la inmensidad de los mares, y a cuya sombra gloriosa proclamó nuestro credo de libertad con la voz de sus cañones, fué vendido al gobierno de Colombia, a cuyo servicio terminó su vida consagrada a la emancipación de un gran pueblo, perpetuada hoy por el recuerdo para siempre jamás en las páginas de nuestra historia.

*
* *

Pero rara o extraordinaria es la gloria humana que no sea acompañada por una sombra, como si la ventura del hombre no pudiera independizarse en absoluto del imperio de la desdicha...

Chayter, el paladín brioso de nuestros derechos, su pregonero ardoroso y bravo, el amigo leal de nuestros intereses nacionales, terminó su jornada en el fracaso financiero que rebosó de amarguras su vida toda, arrastrándole con los suyos a la miseria más espantable...

D. Guillermo Stewart, avecindado en la ciudad de Buenos Aires, elevó en 1825 a la Honorable Junta de Representantes de la Provincia, en representación de aquél, solicitando una pensión anual que salvaría sus días de la inopia que los asediaba.

El producto de la venta del *Independencia* le había sido embargado por sus acreedores, con los que se hallaba en descubierto por una suma muy importante; y siendo ello lo único que contaba para subvenir a sus necesidades, perdido ya hasta el último resto de su caudal pecuniario, huelga describir el estado aflictivo a que lo había reducido la adversidad.

Algunos pasajes de la presentación producen honda emoción del espíritu que se siente sacudido por ideas y sentimientos distintos y encontrados. Según ella, "fué el suyo el primer buque nacional que llevó triunfante nuestra bandera al hemisferio septentrional y el único que en medio a tantos conflictos lo conservó inmaculado, preservándolo de toda injuria, hasta que lo arrió por orden de la misma autoridad que le ordenara arbo-

larlo": que aparte de sus muchos merecimientos por la constancia y arrojo con que combatiera en nuestro favor, había sido también el primero que se lanzara a desafiar las iras del enemigo "en la puerta de su propia casa", dando con este atrevimiento muchos grados de importancia, en el concepto de aquél, a la santa causa en que estábamos comprometidos; que armó y costeó de su peculio tres buques de guerra, las goletas *Atrevida,* de 7 cañones y 70 hombres de tripulación, y *Alerta,* de 9 cañones y 80 hombres, y la corbeta *Vigilancia,* de 22 cañones y 110 hombres, a cuyo bordo se observó siempre la disciplina y el orden más regulares que en todas partes a que llegó concitó en favor de nuestra bandera el cariño y el respeto de todos, haciendo distinguirla por la escrupulosidad y probidad con que se comportaban sus servidores y guardianes, todo lo cual le dió por resultado material, si bien la altísima honra de servir una causa la más justa y noble que ha contemplado la humanidad, arruinar su propia fortuna y la de varios amigos, causando la miseria de su familia.

"Para sufragar tantos gastos" decía Stewart, "tuvo que vender sus casas y propiedades de toda especie", y llegó a tanta su desgracia, que hasta el lecho de su esposa e hijos le fué embargado y secuestrado!

Es el caso de pensar con el poeta: ¿para cuándo reserváis las lágrimas?

Esta solicitud, tan arreglada a justicia y razón, que no significaba sino la más legítima reclamación dada la importancia positiva, material y moral, de los servicios prestados al país por aquel distinguido americano, en una situación angustiosa y difícil, que los hacía aun más meritorios, fué desatendida con una sutileza indigna de la hidalguía y probidad de los nacidos en esta tierra generosa. Según la Comisión de Peticiones de la Junta de Representantes, Chayter, meritísimo hasta el extremo de exponer "a la Honorable Sala a conmoverse en favor de un extranjero benemérito que pertenece a las Provincias Unidas del río de la Plata no sólo por títulos y principios morales, sino por hechos positivos", había equivocado, empero, la puerta... "La Comisión creía, CON JUSTICIA, que la conmoción de la Sala, por grande que fuera en su favor, siempre sería a la par con el disgusto de ver la, para la Legislatura de Buenos Aires, *honrosa equivocación* que había padecido ocurriendo a ella por una

gracia que pertenecía concederla al Gobierno Nacional"... (1) ¡que no existía! Debía, en consecuencia, responderse a su solicitud con un "Ocurra donde corresponde", que jamás, se nos ocurre, hubiera dictado ni autorizado la hidalga justicia del pueblo de Buenos Aires, que no excusó nunca esfuerzos ni sacrificios para premiar a los servidores de la Patria Argentina!

*
* *

Tal fué la acción en beneficio nuestro, de este benemérito servidor, que dejamos brevemente bosquejada, con lo que, por sólo este acto, glorificamos su memoria de hoy en más perdurable y el recuerdo de los grandes servicios con que comprometió nuestra gratitud que ha omitido, empero, grabar su nombre en el flanco de una de nuestras naves de guerra, que difícilmente surcaría mares que no guardaran la reminiscencia tan lejana como luciente del *Independencia del Sud* y del gallardo comandante que regía su derrotero desde el puente de mando...

---

(1) Palabras fielmente copiadas del despacho de la comisión formada por D. Manuel Insiarte, D. Francisco Díaz Vélez y D. Francisco Sagui, de fecha 31 de agosto de 1825.

Hipolito Bouchard

CAPITULO VII

Bouchard. — La *Argentina*

Sumario: La *Argentina*, antigua *Consecuencia*. — Proyecto de corso. — Su armamento y equipaje. — ¡A la vela! — Llegada a Madagascar. — Estorba el comercio de esclavos. — En la isla de Java. — El escorbuto. — Combate con piratas. — Su castigo. — Bloqueo de Manila. — Ataque en Santa Cruz. — En las islas Sandwich. — Recupera la *Chacabuco*. — El rey Kamehameha. — Rumbo a América. — Ataque y toma de Monterrey. — La hazaña en el Realejo. — Combate con *El Chileno*. — En Valparaíso. — ¡Despojado y preso! — La sentencia. — El doctor Echevarría. — Datos biográficos de Bouchard.

En la fragata *Consecuencia*, barco de 464 toneladas de desplazamiento y 100 pies de quilla (1), tomada en el Pacífico y marinada en aguas del Callao, como lo dijimos antes, y que correspondió a Bouchard en el reparto de presas hecho con Brown en una de las islas Galápagos, levantó aquél su insignia, y nombrando jefe de armas al teniente Freire, puso la proa al sud en demanda del río de la Plata, entrando al puerto de Buenos Aires el 18 de junio de 1816; y declarada "buena pre-

---

(1) El por muchos títulos ilustre General Mitre, dice en su trabajo *El Crucero de la Argentina*, publicado en el folletín de *La Nación*, en abril de 1875, números de 1420 a 1436, reproducido posteriormente en el tomo 223 (bis) de la Biblioteca de ese importante diario, titulado "Páginas de Historia" — año 1906 — que la fragata era de porte de 677 toneladas y su armamento consistía en 42 cañones de a 8 y 12, según noticias que le fueron comunicadas por el coronel de marina Seguí y el grumete Julián Manrique, posteriormente oficial de la guardia nacional de Buenos Aires, que se embarcó en aquella nave a los 15 años de edad.

Como nuestros datos difieren de los consignados por el ilustre historiador, debemos documentarlos en garantía de su veracidad y exactitud, discrepancia que se explica muy bien por la circunstancia de trabajar nosotros casi medio siglo después de aquél y sobre documentos que no conoció.

"Sor. Dor. Dn. Vicente Anastasio de Echevarria. — Muy Sor. mio: Para extender la Patente ahora mismo se necesita saber las toneladas que carga la *Argentina*, las pzas. de Artillería q^e. lleba y poco más ó ménos la tripulacion. Queda de V. su muy att^o. serv^r. Q. B. S. M. — Vic^te. Susviela.

"Muy Sor. mio: — la frag^ta. *Argentina* es de 464 ton^s., 100 piés de Quilla, Piezas de Artilleria 34: 18 de á 8 y 16 carronadas de á 12. Marineria y toda tripulacion completa 180 hombres. Soy de V. con honor su servidor Q. B. S. M. — V. A. de Echevarria. — Archivo General de la Nacion. — Empero, debemos hacer constar que según comunicaciones del Capitan Gral. de la Stette,

sa" por el tribunal competente, conjuntamente con la goleta *Andaluz* que llegó en octubre, fué entregada en propiedad al armador del *Halcón*, su captor, que lo era el conocido patriota y reputado jurisconsulto Dr. D. Vicente Anastasio de Echevarría; quien dispuso armarla en guerra y dedicarla al corso, confiando su jefatura a su bizarro apresador, para lo cual solicitó del gobierno nacional la patente y autorización de regla.

Bautizóla con el auspicioso nombre de *Argentina*, como si previera la gloria que en mares y regiones remotas iba a conquistar para la bandera, símbolo de la naciente nacionalidad que con tanta gallardía entraba al concierto de los pueblos libres, armóla de treinta y cuatro piezas de artillería, 18 cañones de a 8 y 16 carronadas de a 12, tripulándola con ciento ochenta hombres.

Fueron nombrados sus oficiales: capitán: D. Natham Somers; tenientes 1.os: Williams Shipre, Miguel Burges, Daniel Oliver, Luis Creyssac (1); Tenientes 2.os: John Harris, Car-

---

comandante de la goleta inglesa *La Jóven Emilia*, y el capitan Torquet, del bergantin goleta francés *La Industria*, que se quejaron al gobierno de haber sido victima de violencias en Madagascar por los tripulantes de la *Argentina*, ésta montaba, segun el 1.°, 18 cañones de á 9 en bateria y 24 carronadas de 12 sobre el puente, lo que dá el número exacto apuntado por Mitre, y el 2.°, 18 cañones de a 12 y 24 carronadas sobre el puente. De la exposición de aquel, tomamos el siguiuente párrafo: ... "Al tiempo de fondear en Tamatava enarboló el pabellón español y saludó la tierra con doce cañonazos, después mudó este pabellón en uno azul, blanco y azul, que el capitan dijo ser el de los pretendidos Independientes del Continente de América. El barco está designado bajo el nombre de la *Argentina*, tiene 180 hombres de equipage, 18 cañones de 9 en bateria y 24 carronadas de 12 sobre el puente, dos hornillos de bala roxa, que pueden contener quince cada uno."

El grumete Manrique era sastre y vivía en la calle de la Defensa, frente a la Capilla de San Roque, cuando se alistó en la *Argentina* en 1817. Era cordobés y casado con Lorenza Mendoza. Sirvió después en la guerra contra el Brasil y en el sitio de Montevideo desde 1842 a 46. En el sitio de Buenos Aires, en 1852 y 53, sirvió como ayudante en el primer batallón de G. N. Fué dado de alta en la lista especial de guerreros de la independencia, en 1.° de febrero de 1869, y falleció en esta ciudad, de fiebre amarilla, el 2 de mayo de 1871.

(1) Herido después en el combate sostenido con los piratas en el estrecho de Macasar, Bouchard en su parte le nombra Luis Grecay. Empero, el general Mitre, detallando el estado mayor de la fragata, le nombra como nosotros y recuerda, a propósito del abordaje ejecutado en el puerto de Santa Cruz, que Bouchard le llama de aquel modo en su diario.

En la citada relación y la nuestra existe la siguiente diferencia, advirtiendo que nosotros tomamos los nombres de las propuestas originales: el teniente 1.° que Mitre llama Shipsi, Echevarría lo nombra Shipre, a Van Burgen que aquél llama Jhon, éste le nomina Martín; a Borges, Echevarría le llama Burges, a Douglas, Dougles; y a Jorge Miller, según el historiador, el armador le nombra Millin. En cambio, en la nomenclatura de Mitre no figura el teniente Williams Piter Mills.

los Dougles, Willams Piter Mills, Martín Van Burgen y Jorge Millin, propuestos por el Dr. Echevarría a la superioridad con fecha 16 de abril de 1817 y autorizados, a su solicitud, para usar durante el corso a que estaban destinados, el uniforme de la marina de guerra, no solamente para estimularlos en el desempeño de su difícil cometido y acción bélica contra nuestros enemigos, sino para garantizarles la autoridad con que debían imponer el orden y la disciplina a bordo, indispensable elemento de éxito favorable de la audaz empresa que acometían (1).

Iba de oficial encargado de las armas y tropa de guarnición de infantería, el capitán D. José María Piris, natural de Montevideo (2), como aspirante D. Tomás Espora, de 19 años de edad, llamado a eternizar su nombre en los fastos navales de la República, y los pilotines Agustín y Cayetano Merlo, cuñados de Bouchard.

El gobierno la habilitó para completar su armamento, bajo la fianza del respetable comerciante don Juan José de Sarratea, hermano del conocido político de su apellido, con cuatro cañones de bronce y doce de fierro, entre cañones y carronadas, ciento veinticinco fusiles, ochocientas balas de cañón de a 12, trescientas de a 8, ochocientos tarros de metralla de a 12, novecientos de a 8, y demás enseres de parques necesarios para la campaña, a excepción de machetes de abordaje por no existir en los almacenes del Estado (3).

---

(1) Solicitudes de Echevarría y resoluciones gubernativas. — Arch. Gral. de la Nación.

(2) Piris servía hacía varios años y era en 1817 teniente 1.° del regimiento de Granaderos vulgarmente conocido por de "Terrada", siendo ascendido a capitán 2.° de la brigada de marina que debía marchar en la *Argentina*. Había peleado en Montevideo y Buenos Aires contra los ingleses, y asistido a la campaña libertadora de la Banda Oriental después de la revolución de Mayo; y allí fué aprisionado por Artigas que le mortificó duramente por espacio de cinco meses, hasta que consiguió fugar y refugiarse en el Brasil, pero sospechado de espía de aquel caudillo, padeció amargamente por otros siete meses que le mantuvieron preso los portugueses. Anduvo peregrinando largo tiempo hasta que consiguió regresar a Buenos Aires después de dos años de penosas andanzas. Incorporado al personal de la *Argentina*, hizo toda la campaña a su bordo, y a su terminación, elevó al gobierno, desde Valparaíso, una memoria en que describe bastante confusamente los hechos en que actuó.

(3) Descendemos a estos detalles pecando de minuciosos para exteriorizar la pobreza de elementos con que aquellos varones ejecutaron acciones tan grandes. No habiendo en almacenes un solo machete de abordaje, Echevarría solicitó le fueran reemplazados por "40 sables de caballería", que tampoco pudo proveérsele porque los existentes no alcanzaban por su corto número a satisfacer las exigencias del servicio a que se les destinaban. ¡Benditos tiempos de pobreza material en que la Patria hiciera tan grandiosas empresas!

Pero un cúmulo de contrariedades y de pequeñas causas neutralizaban la acción de Echevarría y sus agentes, retrasando el alistamiento del buque o el apresto de su personal; y cuando no por un equívoco fastidioso en el calibre de las balas, que eran descendidas a tierra para vitolarlas nuevamente y devueltas por no haberse sufrido el error supuesto, se ocurría la necesidad de "afianzar" al comandante Bouchard, enjuiciado a la sazón por haberse batido en combate singular con un subalterno en las islas Galápagos, caso en que se dió intervención al auditor de guerra (1); o eran los escrúpulos del barón de Holmberg en entregar municiones al nuevo armamento naval sin que antes rindiera su armador exacta y cumplida cuenta del que se le facilitara años antes para el corsario *Halcón* y cuyo consumo o aplicación no había justificado, o era, finalmente, y en este caso asumía real gravedad, una insubordinación o crimen de indisciplina que pudo poner en problema la ejecución de la empresa.

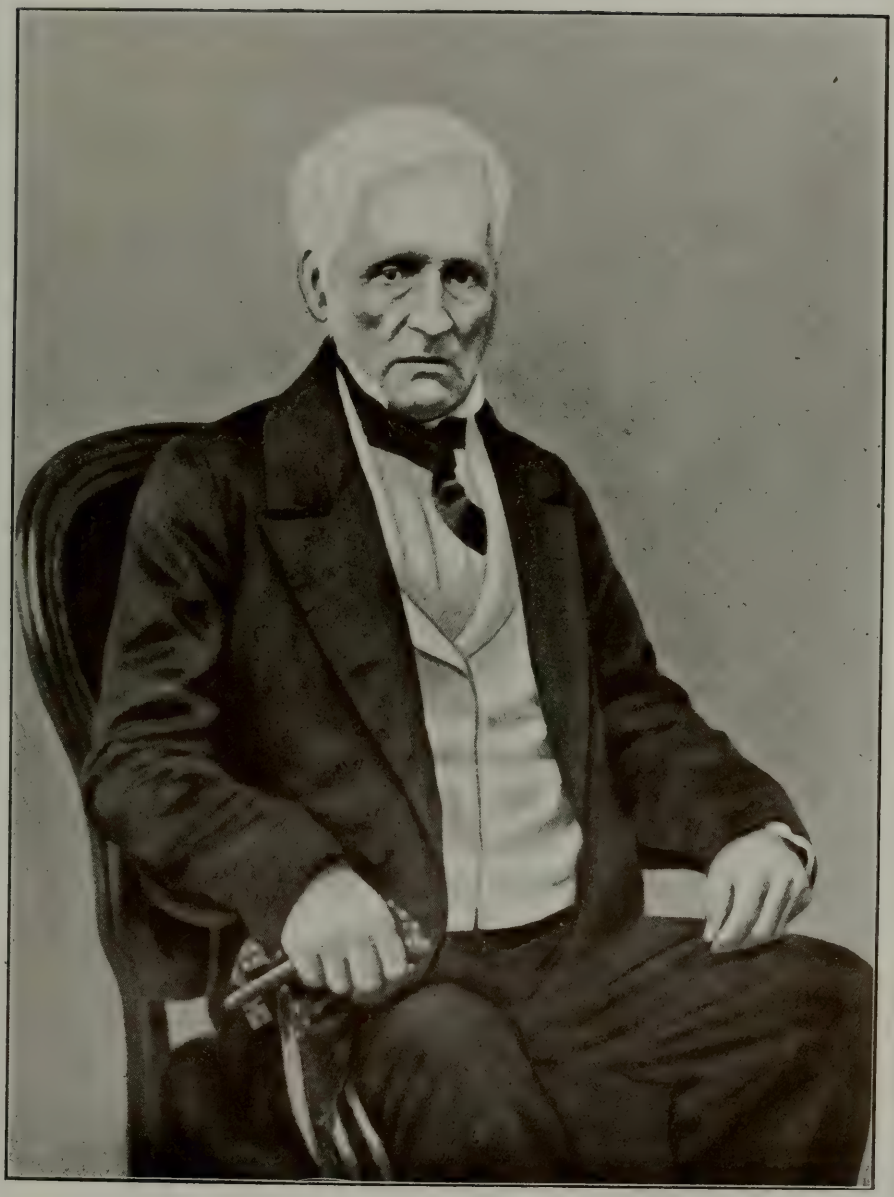
En la noche del 25 de junio, un marinero dió una bofetada al armero de a bordo, siendo inmediatamente puesto en arresto por el capitán en represión del desafuero; pero sus amigos y compañeros que se hallaban excitados por el alcohol que habían libado con abundancia, protestaron aviadamente y en altas voces. Uno de ellos dirigió un hachazo al capitán, quien pudo evitarlo, pero hostigado por su agresor, lo cruzó al fin de una estocada; siendo necesaria la intervención de la tropa de línea para someter a los desacatados, no sin derramamiento de sangre y pérdida de vidas.

El doctor Echevarría dió cuenta del suceso directamente al jefe del Estado, lo que fué observado de irrespetuoso, correspondiendo hacerlo por el capitán del buque y al Comandante General de Marina; y se dispuso encomendar el esclarecimiento

---

(1) El jefe de Estado mayor opinaba que si la responsabilidad que arrojare la causa era de tal manera que hubiera la necesidad de imponer una pena al acusado, ésta no sería tan grave que no admitiera su conmutación por una multa, y para ello bastaría que el aludido dejara un fiador abonado.

A esto se opuso el Asesor General porque "teniendo por ese crimen solamente pena corporal la más grave y última de todas según la ley que rige", no correspondía fianza a tal delito, pues en el caso de ser condenado, "su fiador no ha de sufrir el castigo corporal que merece". El gobierno dispuso, a pesar de todo, sobreseer en la acusación en atención a no haberse originado muerte ni otra consecuencia trascendental; y en cuanto a que era necesario seguir las actuaciones de los demás cargos que aparecían contra Bouchard, se le prevenía un fiador abonado que estuviera a las resultas del proceso.



D. Vicente Anastasio de Echevarria

del suceso y sus causas al capitán D. Domingo Torres, ordenándose a la vez la suspensión de la salida del barco, en contra de lo que opinaba el armador, quien creía de necesidad apresurarla para restablecer la disciplina a su bordo.

El 7 de julio quedó terminada la sumaria información y en el parecer fiscal se solicitaba la condena al servicio de la marina por un año y medio para dos marineros de la fragata, cuatro a un año, todos sin sueldo, y los tres restantes fueran puestos en libertad, con cuyo dictamen se confirmó la superioridad, resolviéndolo así en definitiva.

Recibidas por el armador las instrucciones reservadas el 25 de junio, dos días después había levado anclas la *Argentina* y pasado a fondear en el surgidero de la Ensenada de Barragán donde permaneció hasta el 9 de julio, que recibió la orden de zarpar.

*

* *

Como toda empresa humana, la que afrontaban Echevarría y Bouchard, tenía sus enemigos y sus émulos. En el acto de iniciarla se difundió un rumor malevolente acusando al último de haber desertado con la fragata, burlando a la autoridad gubernativa y la confianza de su armador, cuya propiedad robaba para usufructuarla en provecho exclusivo, imputación que Echevarría se apresuró a desvanecer publicando un desmentido categórico en hoja suelta profusamente distribuída (1).

En el día citado, en que los argentinos celebraban el primer aniversario de la declaratoria de su independencia, puso Bouchard resueltamente desde nuestras aguas la proa al océano buscando la gran corriente sud ecuatorial que lo atraviesa desde las costas americanas a las del continente africano, que le facilitaría la navegación hasta montar el Cabo de Buena Esperanza, en su extremidad meridional con el propósito de perseguir los navíos de la "Compañía de Filipinas" que navegaban los mares de la India (2).

---

(1) Véase Apéndice Nota 6.

(2) Atendiendo Felipe V a la ventajosa situación de las islas Filipinas para el comercio de Asia y a que con él habían prosperado otras naciones europeas, expidió la real cédula de 29 de marzo de 1733, para que se formase una Compañía destinada a ese comercio, concediéndole cuantas gracias y exenciones se creyó conveniente a su fomento, que fueron neutralizadas en sus efectos

A diez días de navegación, sin ocurrir hasta entonces novedad digna de ser notada, se produjo inesperadamente, y sin causa manifiesta, un voraz incendio que abrasó el entrepuente y puso en grave peligro la existencia del barco; y "hubiésemos perecido, dice el capitán Piris en su memoria, si no hubiera reparado con oportunidad vigilante este mal."

Días después montaba el "Cabo" y corriéndose por la prolongación de sus costas, se dirigía a la extremidad sud de la isla de Madagascar, fondeando el 4 de Septiembre en el puerto de Tamatava, a los sesenta y ocho días de su alejamiento de las costas argentinas, en cuyo punto se avitualló de lo necesario y llenó de agua fresca la pipería.

Tuvo allí la primera oportunidad en esa gloriosa cruzada de fijar en el ánimo de aquellas gentes la misión humana y civilizadora de la enseña nacional que la cubría, aportando su fuerza para impedir el infame comercio negrero que ejecutaban en aquella costa algunos buques ingleses y franceses; lo cual hizo a solicitud de un oficial británico encargado de estorbar el indecente tráfico, pero sin los elementos de represión en que apoyarse para imponer su autoridad, pues aun no había arribado la corbeta de guerra *Combay*, destinada a objeto tan noble. "Tuve el placer, dice en comunicación al gobierno, de ofrecerle mis servicios en tan interesante materia, por medio de mi segundo D. Nathan Somers, a quien había hecho la primera comunicación el encargado inglés, penetrado de los nobles sentimientos de V. E. con especialidad en esta parte, y de los sabios acuerdos de las naciones europeas. En consecuencia tomé todas las precauciones para estorbar que se embarcasen los negros hasta el 15, en que acopiados los ví-

---

por las guerras y otros inconvenientes. Deseoso Carlos III de estimular ese comercio, que deseaba emprendiesen sus vasallos directamente acostumbrándose a navegar esos mares, ordenó hacer diversas expediciones con los buques de la armada para animarlos con el buen resultado que ellas produjeran, y después les acordó las franquicias y libertad de derechos que constan en el reglamento para el comercio dictado en 12 de octubre de 1778, y a la solicitud, años después, de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, de aplicar sus actividades y caudales al Comercio de Filipinas y dominios de América, el rey decidió aprobarla por cédula de 10 de marzo de 1785, estableciéndola bajo su protección, por el término de veinticinco años, con el título de Real Compañía de Filipinas, dictando un reglamento a que debía someter su giro, gobierno y negocios. Esta Compañía ejerció desde entonces el monopolio del comercio entre la Península y el Archipiélago, y se sustentó hasta 1830, que se declararon caducados sus privilegios. El corso argentino le infirió gravísimos perjuicios.

veres y aguada que necesitaba, trataba de hacerme a la vela, dejando al Comisario inglés las comunicaciones que dirigía al gobernador de la isla de Francia, instruyéndole de los motivos que me habían impulsado a estorbar al buque francés el comercio de negros, según también lo había practicado con los tres ingleses, y en estos momentos se presentó ante el puerto el *Combay* cuya ocurrencia motivó mi detención hasta el día 16 para hacerle entender mi conducta, como lo verifiqué, dando la vela a las 11 de la mañana con dirección a las costas de Bengala."

El 18 de Octubre halló en su ruta una fragata americana a la que visitó y de cuyo comandante inquirió noticias respecto de los buques de la Compañía que se proponía hostilizar, y supo entonces que esa navgación estaba abandonada por ellos hacía ya más de tres años, amedrentados sin duda por la implacable persecución de nuestros corsarios que habían barrido de su presencia aquellas aguas en forma tal que nada podía decir mejor ni más elocuentemente respecto de la eficacia de su acción. Tal noticia le aconsejó variar de rumbo, pues ya no tenía objeto práctico su visita al golfo cuyas costas fecundan las aguas del Ganges y Brahmaputra, y resolvió dirigirse al estrecho de la Sonda, que separa las islas de Sumatra y Java en el archipiélago asiátiaco, fondeando el 7 de Noviembre en Isla Nueva, cabeza de la de Java, donde se desembarazó de sus enfermos, transportándolos a tierra al abrigo de tiendas de campaña. La travesía desde la costa de Madagascar a aquel punto por las soledades del océano Indico fué de una angustia aterradora. El escorbuto invadió las tripulaciones e hizo estragos en aquellas vidas dedicadas a tan noble causa. Hubo días de contar *ochenta y cuatro enfermos,* de los cuales más de la mitad encontraron sepultura en aquellas aguas. A los ocho días de permanencia en la isla no decrecía la enfermedad; y fué entonces que mandó al cirujano de la expedición el extraordinario procedimiento de enterrar vivos a los atacados, en pozos de cuatro pies de profundidad, cubriéndolos de tierra hasta el pescuezo.

Del resultado de tal experiencia solamente consigna Bouchard en sus partes "que los pasados del mal murieron a la hora de estar en aquella posición, y los demás mejoraron, repitiéndose aquella operación muchas veces". "Puedo asegurar

a V. E.", agrega "considerando esta espantosa situación, que la constancia y el deseo de hacer la guerra al tirano opresor de las Américas ha podido vencer todos los inmensos trabajos que he tenido en mi viaje". (1)

Aliviados aquellos desgraciados, "pudiendo los pobres servirse de sus miembros", decidió continuar su ruta hacia la isla de Luzón, que él llama de Luconia, pasando por el estrecho de Macasar entre las islas de Borneo y Célebes; y hallándose detenido en ese paraje fueron avistadas cinco velas que se dirigían a la fragata a cuyo costado llegó una de ellas a las 12 del día. Se aproximó por babor, izó una bandera negra e inició el abordaje con una decisión y valentía realmente admirable. Eran buques piratas, de los denominados "proas" por la característica de llevar esa parte de la nave armada con cañones. Bouchard había previsoramente tomado sus precauciones a la aparición de aquéllas, pero no todas las necesarias, porque si bien sabía que esos mares estaban infestados de bandoleros no dió mayor importancia a la proximidad de semejante bajel cuyo aspecto no revelaba el enorme peligro que traía oculto en su vientre; y estando imposibilitado de hacer jugar la artillería porque la debilidad de sus escasos marineros no lo permitía (2), preparó la resistencia con el explicable apresuramiento utilizando únicamente la fusilería y armas blancas.

El choque fué rudamente llevado y sostenido, durando el fuego una hora y media; la imposibilidad de vencer aquella resistencia, la desesperación del fracaso inesperado que le exponía a la pérdida de su libertad arrastró, sin duda, al jefe enemigo al extremo lance de ultimarse por su propia mano hundiéndose el puñal en el pecho, ejemplo que imitaron algunos de aquellos valerosos bribones. "Después de ese tiempo de combate", dice Bouchard, "observé que el capitán de la proa se asesinó él mismo dándose dos puñaladas y tirándose al agua al mismo tiempo, viendo que no se podían cumplir sus intentos, y a su ejemplo hicieron lo mismo otros cinco; y los restantes de la tripulación se defendieron muy corto tiempo después de la pérdida de su jefe, acobardados, además, por los gritos y lamentos de la cantidad de heridos que tenían abordo." (3)

(1) Parte citado. — Archivo General de la Nación.
(2) Después del escorbuto sobrevino a la tripulación una disentería que la aniquiló en extremo sus fuerzas.
(3) Parte citado.

Las otras "proas", aprovechando la calma que había inmovilizado a la *Argentina* y facilitado la intentona de abordaje, y que continuando impedía castigarlos merecidamente, huyeron a fuerza de remos, evitando la condigna sanción a que les hiciera acreedores aquella y otras fechorías de que eran responsables, y entre las últimas el asesinato en masa de la tripulación de un buque portugués de que se apoderaran muy poco antes.

Posesionado Bouchard de la "proa" rendida, halló a su bordo 42 hombres, sin contar los muertos. Atenta su calidad y alevosía y sinrazón del ataque de que le hicieron víctima, agregada la noticia fidedigna de sus piraterías, sometióles a consejo de guerra de sus oficiales, que votaron unánimemente la pena de muerte. En consecuencia, extraídos algunos muchachos que su juventud exceptuaba de tan severo castigo, fueron echados abajo los palos de la embarcación, y ésta hundida a cañonazos por la batería alta de la *Argentina*, que así aplicaba justicia en nombre de la humanidad y civilización a aquellos asesinos y ladrones indignos de conmiseración.

El bravo capitán Somers, segundo comandante, y el primer teniente D. Luis Greyssac, el contramaestre y cuatro marineros fueron heridos, no ocurriendo, felizmente, desgracia mayor de nuestra parte (1).

Después de esta operación Bouchard se dirigió a la isla de Joló, en el archipiélago de su nombre (2), para hacer víveres y dar descanso a los enfermos de a bordo, y fondeó el 2 de enero de 1818 en el puerto de dicha isla, sintiéndose bastante intranquilo por la semejanza de los naturales de la isla con los salteadores tripulantes de las "proas" que en tan molesto aprieto le pusieran; y tomando todas las precauciones necesarias a su seguridad, permaneció allí cinco días, en los que obtuvo con grandes dificultades algunos víveres.

El 7 del mes siguió su ruta en demanda de la isla de Luzón, la mayor y más septentrional de las grandes islas del archipiélago Filipino, y a veinte días de navegación visitó una fra-

---

(1) El capitán Piris localiza esta acción, sin detallarla, en el curso de la navegación de Madagascar a Java, en lo que está equivocado, lo mismo que en el número de los oficiales heridos, que fueron 2 y no 3, como él anota.

(2) "Me dirijí a la isla Solu", dice Bouchard en su parte original — es decir Joló — que en la relación impresa de Echevarría (1819) el cajista ha transformado en Soler.

gata mercante inglesa procedente de Bengala y con destino a Manila, la que dejó en libertad por no llevar carga ni pertenencias del enemigo, pero que a pesar de las precauciones tomadas para disimular su carácter de buque corsario, lo sospechó, y llevó la noticia de su presencia en aquellas aguas a las autoridades españolas. El 31 inició su crucero sobre la isla, frente al puerto de Manila, durante el cual, y hasta el 30 de marzo, echó a pique diez y seis barcos cargados de azúcar y arroz, alimento este último a que, según noticias recogidas entre los prisioneros, estaba reducida la guarnición militar de aquella ciudad. El enemigo tenía en aquel puerto una corbeta, varios faluchos guardacostas armados con dos cañones cada uno, y los navíos *San Fernando* y *Rosel*, de propiedad de la Compañía de Filipinas, y una guarnición en tierra que podía ponerlos en estado respetable de fuerza. Lo natural era esperar un ataque de tal armamento, y así lo temió Bouchard, que no descuidó las precauciones que la situación le aconsejaba y permitía. Empero no ocurrió así: las naves fueron desarmadas y se prohibió a todas la salida de puerto con hondo despecho de quienes las esperaban con suficiente garra para hacerles sentir "el enojo argentino", como lo dijo en su pintoresco lenguaje, y lo agrega después el doctor Echevarría en la relación de su viaje, publicada en 1819, añadiendo "que su resolución se había decidido por el triunfo o la muerte", a pesar de la escasez de gente y elementos de combate que contaba.

A los dos meses de cruzar frente a aquel puerto, cuyo movimiento había paralizado por completo, cansado ya de la inacción a que esta misma circunstancia le redujera, se decidió a llevar sus hostilidades al norte de la isla, en el canal que él llama de los "Galeones". El 9 de abril (1) avistó un bergantín procedente de las islas Marianas, el cual viró de bordo en el momento de divisar, y echando al agua sus embarcaciones menores, se hizo remolcar con presteza y consiguió ganar el próximo puerto, llamado de Santa Cruz.

---

(1) La cronología de Bouchard es un tanto descuidada: según su cuenta, el 2 de enero de 1818 habría fondeado en el puerto de la isla de Joló, de donde salió el día 7 para la isla de Luzón, estableciendo el bloqueo del puerto de Manila el 31 del mismo mes, hasta el 30 de marzo, que determinó dirigirse al norte, al canal de los Galeones; y a pesar de ello asigna el encuentro con el bergantín "al día 29 de dicho mes", error evidente que corrige Echevarría en su relación impresa, fijándolo en el "9 de abril", que aceptan Mitre y otros

Bouchard no pudo ganarle distancia, detenido por la calma reinante, ni tampoco aproximársele después por el escaso fondo en que aquél había largado el ancla. No obstante el inconveniente, el corsario argentino no desistió del propósito de someterlo, y ordenó marinar tres botes con gente armada para abordarlo: el primero al mando de su segundo, Somers; el segundo bajo la conducta del teniente Greyssac y el tercero guiado por Van Burgen (1).

El bravísimo Somers, dominado sin duda de un ardor que lo arrastró a su perdición y al fracaso de la empresa que le fuera confiada, se adelantó a los otros con evidente imprudencia e imprevisión, poniendo su endeble embarcación, sin apoyo alguno, bajo los fuegos del enemigo, que lo cañoneaba impunemente. No tenía cómo contrarrestar la superioridad de su artillería si no era con dos pequeños pedreros y algunos trabucos de que disponía; y a pesar de su inferioridad y la difícil situación en que se colocara, resolvió irse al abordaje, al cuerpo a cuerpo, y al ejecutarlo tuvo la desgracia de que su bote zozobrase (2) cayendo al agua sus tripulantes, donde fueron ultimados por el enemigo, sin misericordia e increíble cobardía, a golpes de chuzo, escapando solamente cinco de esos malaventurados, uno de los cuales falleció al llegar a la fragata, atravesado el pecho por esa arma.

Los botes conducidos por Greyssac y Van Burgen, que desgraciadamente dejara rezagados aquel meritorio y malogrado oficial, acudieron con toda presteza en su auxilio, pero llegaron tarde para evitar el doloroso resultado.

---

(1) El general Mitre invierte el orden: 1.° Von Burgen, 2.° Greyssac, 3.° y dirección del ataque, Somers. Nosotros seguimos el indicado por Bouchard en su parte original, en que asegura que el bote guiado por Somers "había salido algo antes que los otros dos y por ser el más bien armado se adelantó". Ese jefe nombra al primero "Jhon Bambargen", no habiendo tal oficial a bordo, sino el primer teniente Miguel Burges y el 2.° Martín Van Burgen, que fué quien concurrió a la acción. Como tal Bambargen aparece en el impreso de Echevarría.

(2) Según el mismo ilustre autor, "rechazados los asaltantes por el fuego de mosquetería y las picas de abordaje de los del bergantín, en la confusion se cargaron sobre uno de los costados del bote, que con el peso zozobró". Según el capitán Piris, siempre desordenado y confuso, "su entusiasmo valiente los precipitó, pues se aproximaron tanto al abordaje, que pudieron los enemigos echarles amarras y hacerlos zozobrar". Excusado es agregar que la versión primera, que atribuye la pérdida de la estabilidad en la pequeña embarcación a haber cargado pesos excesivos sobre una de sus bandas, es la más lógica y aceptable, tanto más que Bouchard se limita a decir que "Somers tuvo la desgracia que el bote *se le dicse vuelta*."

Estos llevaron a Bouchard la noticia de su desgracia. Su indignación por la bárbara, inútil e injustificable matanza de los náufragos estalló iracunda, con la violencia y enojo que la injusticia subleva el alma de los buenos. Su desesperación se acrecentaba por la imposibilidad de ir él, directamente, a castigar con los cañones de su fragata la inhumana inmolación. Se dirigió a un puerto, situado a seis leguas de distancia, donde permanecían varias goletas de escaso porte, y comisionó al teniente Greyssac para apoderarse de una, el cual la cumplió y regresó con ella a las 11 de la noche. Armóla Bouchard con una carronada de a 12 y otros cañones de menor calibre, y tripulándola con treinta y cinco esforzados marineros, confió su mando a los 1.os tenientes Daniel Oliver y Greyssac, ordenándoles se apoderaran a toda costa del bergantín.

En la madrugada del 10 se alejaron de la fragata esos bravos para cumplir su cometido, y "en la tarde del propio día", según Echevarría y Mitre, "pero al día siguiente a la tarde", según Bouchard, se producía el ataque. Oliver y Greyssac entraban resueltamente al puerto de Santa Cruz, y dirigiéndose sin vacilar al bergantín objetivo de su empeño, rompieron sobre él el fuego de la goletilla, a pesar de la presencia en la cercana costa, de un pequeño cañón de a 4 y de más de doscientos hombres armados, entre paisanos y tropa, que lo apoyaban.

La tripulación de aquél no resistió, abandonando con evidente cobardía la presa a sus arrojados agresores; pero como desde tierra se hostilizaba al teniente Oliver en la maniobra de sacarla de su fondeadero, con fuego de cañón y fusilería bien sostenidos, acercóse a la ribera la goletilla y la roció de metralla, poniendo en fuga a los defensores, que abandonaron el puerto, su artillería, algunos muertos y heridos, sin la menor pérdida por parte de los vencedores.

Cumplido así su propósito, Bouchard continuó al norte, y el 13 tomó una goleta cargada por cuenta del gobierno español, con destino a las islas Batanes. Apenas había tenido tiempo de mandarla ocupar con un oficial y ocho marineros y recibir la tripulación prisionera cuando se levantó un viento huracanado del N. E. que los separó con violencia. Se le hizo señal que "siguiese el rumbo", en la esperanza de que una vez

calmado el tiempo pudiera transmitírsele instrucciones, y así lo cumplió, a pesar de lo recio del temporal, hasta el día 15, que desapareció definitivamente en las lejanías del horizonte (1)...

El 19 pudo ponerse al habla con el bergantín apresado y que conducía al teniente Oliver, del cual le había también distanciado el temporal. Nada sabía de la goleta; y previendo Bouchard la repetición del caso, instruyó a su subalterno de su propósito de dirigirse al puerto de San Ildefonso, costa E. de la isla, para echar a tierra los enfermos, reparar averías, hacer aguada y refrescar víveres; que allí permanecería de 12 a 15 días, y que, dada la probabilidad de separación y no poder reunírsele, se haría sin más espera a la vela.

Hasta el 6 de Mayo navegaron en conserva. En esa fecha el bergantín se separó, sin que Bouchard aserte o indique conocer la causa. No apunta en sus noticias cambio de tiempo, como en el caso anterior, ni motivo alguno que la explique, limitándose a hacer constar que dos días después (8 de Mayo) surgió en dicho puerto y esperó allí inútilmente su incorporación hasta el día 21, fracasando todas sus tentativas o providencias para adquirir noticias suyas, como la de enviar botes mar afuera o inquirirlas en la costa. Grave pérdida era, sin duda, para la ya muy debilitada expedición la del bergantín y la goleta, que ponía una vez más a dura prueba el temple moral de aquellos hombres.

En estas circunstancias supo por el capitán de la goleta apresada, a quien retenía a bordo de la fragata, que los buques de la "Compañía de Filipinas" habían abandonado hacía mucho tiempo, tres años por lo menos, la carrera entre Acapulco y San Blas, en la costa mejicana, con la persecución de los corsaristas y la revolución estallada en aquellas regiones que había paralizado las transacciones comerciales; pero que habían sido despachados del puerto de Manila tres buques con destino a Pekín, a recibir una carga de tiempo atrás con-

---

(1) La goleta contenía un riquísimo cargamento en plata y efectos de propiedad del rey, circunstancia que inspiraba a Bouchard la sospecha de que hubiera avivado la codicia de los tripulantes, provocado una insubordinación y dirigídose a Macao o Cantón. Llamaba mucho la atención de nuestro corsario la falta absoluta de papeles en la presa, debiendo atenerse a las declaraciones de sus tripulantes. Desgraciadamente Bouchard no nombra al oficial encargado de marinarla y cuya comisión tuvo final tan lamentable.

tratada. Tal noticia le inspiró el proyecto de dar a aquéllos uno de los atrevidos golpes que le eran tan propios; y abandonando el crucero del Archipiélago filipino alzó el ancla del puerto de San Ildefonso el 21 de mayo poniendo proa a los mares de la China, hacia las costas de Cantón.

Desde el 24 al 29 sufrió recios temporales que le alejaron de su ruta y abatieron otra vez la salud de la tripulación en convalecencia. Los enfermos, que penosamente restauraban su salud, la sintieron quebrantar nuevamente, volviendo en su mayoría a su estado anterior. Día hubo de arrojar al agua hasta tres cadáveres de esas infelices víctimas; los víveres comenzaron a escasear haciendo aún más penosa la situación y obligándole a torcer el rumbo entre los 40° y 41° Norte en dirección a las islas Sandwich, donde esperaba modificarla favorablemente.

El 17 de agosto, después de penosa travesía de más de dos meses y medio por la imponente soledad de aquellos mares remotos, avistaba las famosas islas descubiertas por Cook en 1775, y el 18 a la madrugada se le atracó una canoa tripulada por naturales, uno de los cuales, que mascullaba destestablemente el inglés, dióle a entender que en la noche anterior había zarpado un buque, todavía a la vista, casi enclavado en el mar por la calma chicha reinante, y que en el puerto quedaba otro, de guerra, armado con 18 cañones, de la marina de guerra española y que actualmente pertenecía en propiedad al rey del lugar.

La noticia era como para prevenir el ánimo del bravo marino. ¿Cómo explicarse la existencia de una nave española, de guerra, en poder de aquellos bárbaros? No era fácil atinar con el motivo o causa de tal ocurrencia, pero sí de todo punto necesario aclararlo a la mayor brevedad.

En procura de ello, Bouchard ordenó que uno de sus oficiales, el teniente Williams Shipre (1), distinguido y bravísimo oficial que inició su carrera de guerra en la armada británica, pasara a bordo del barco a la vista y, con el pretexto de visitarlo, se informara en lo posible de la clase y procedencia del buque español en cuestión.

El diligente oficial regresó en breve informado de ser esa

(1) Sappard, le nombra Bouchard con su característica despreocupación.

nave la corbeta *Santa Rosa*, conocida también por el nombre de *Chacabuco* (1), armada en corso bajo bandera argentina, cuya tripulación se había sublevado en las costas del Pacífico, echado a tierra sus oficiales, y lanzádose al mar en busca de aventuras, terminando su ominosa jornada en aquellas islas a cuyo rey la vendieron, hallándose a la sazón los ladrones desertores residiendo diseminados en las siete islas que obedecían la autoridad del aludido monarca.

Ante tan grave noticia que le obligaba imperativamente a tomar una resolución de acuerdo con sus deberes de militar argentino, dispuso ordenar al buque su regreso a puerto, a que no defirió su comandante con el pretexto de escasearle gente para la maniobra; pero como desmintiera esta aseveración con el hecho de forzar vela para alejarse aprovechando una brisa que soplaba de tierra en esos instantes, la alcanzó e impuso virar de bordo para regresar en vuelta del fondeadero, lo que ejecutó si bien de mala gana.

Bouchard le suplicó hiciera formar su gente en popa para revistarla, a fin de constatar si figuraban en ella algunos marineros de la *Chacabuco*, y observándole lo escaso del número de hombres que presentaba, preguntándosele si no existían otros a bordo, respondió todo cohibido por la mentira en que se le sorprendiera, que los había, pero que eran pasajeros para otra de las islas llamada Mohoody (2). Negándose a hacerles subir a cubierta, Bouchard ordenó a Espora que descendiese a examinar la bodega, lo que ejecutó en el acto y fueron identificados nueve marineros de aquella nave, asegurados inmediatamen-

---

(1) La *Santa Rosa* (a) *Chacabuco* era una fragata de propiedad de Don Jorge Macfarlane, que la armó en guerra y la patentó para corso en mayo de 1817, tripulándola con cien hombres bajo la conducta del capitán José Turner. Había sido provista de 18 cañones, y sus tripulantes eran, en su inmensa mayoría, aventureros de diversas nacionalidades. Zarpó de nuestro puerto el 24 de mayo y a los dos meses cabales, el 24 de julio, así que montó el Cabo de Hornos, se sublevó la tripulación dándose a piratear por las aguas del Pacífico. En Pichidangui, al norte de Valparaíso, echaron a tierra al teniente del Regimiento de Granaderos de infantería D. José María Mora, comandante de la fuerza de a bordo, y algunos oficiales, y continuaron su rumbo hacia las costas peruanas. Después de hostilizar el comercio español en el Ecuador y costas de la América Central y despreciando las seguridades de perdón y olvido que les prometió el representante argentino en Chile si se subordinaban nuevamente a la autoridad, se lanzaron a merodear en los archipiélagos de Oceanía, terminando su vergonzosa cruzada en la forma que se dice en el texto.

(2) Así está claramente escrito en el original y repetido en la narración impresa, ya citada. ¿No se referirá al islote Marotay?

te y trasbordados a la *Argentina*, donde declararon que los caudillos del motín residían en otra isla denominada Alhaway (1).

A las 11 de la mañana del mismo día dió fondo en el puerto que Bouchard llama *Karakakau*, *Karakakowa* Echevarría, *Karakakowa* Mitre (2) en la isla de Hawaii, y comprobaba la presencia allí de la *Chacabuco* desmantelada, con los pertrechos en tierra.

Era el soberano de aquellos dominios Kamehameha 1.°, que después de derrocar a su primo Kiualao, excesivamente déspota por lo que no gozó de las simpatías de sus súbditos batiéndolo en una batalla en que perdiera trono y vida, reunió bajo su cetro las islas del archipiélago y les llevó todas las ventajas de la civilización que le fué dado cimentar en su pueblo. Residía generalmente en Kailhua, capital primitiva del reino que después trasladó a Honolulú, en la isla Oahu, y allí concurrió Bouchard al siguiente día, 19, solicitando audiencia que le era concedida en el acto y para lo que se sirvió de intérpretes ingleses residentes en la Corte.

Explicado el episodio de la *Chacabuco* que había ocasionado su arribada a aquellas remotas costas, y por consecuencia la obligación ineludible moral y legal que tenía como subalterno y representante del gobierno argentino de defender sus intereses así lesionados por aquellos criminales, Bouchard requirió de S. M. Indígena la entrega de éstos para su debido enjuiciamiento y la devolución de la nave para restituirla a su dueño; razones a que opuso el soberano la muy atendible de haber adquirido su propiedad pagando su precio en seiscientos quintales de madera de *Sangilgust* (3). Agravado con muchos gastos que sus tripulantes le ocasionaran, y si el comandante argentino se avenía a reembolsarle lo invertido, incluso la manutención de aquellos bribones durante su permanencia en sus dominios, no tendría inconveniente en acceder a una y otra demanda.

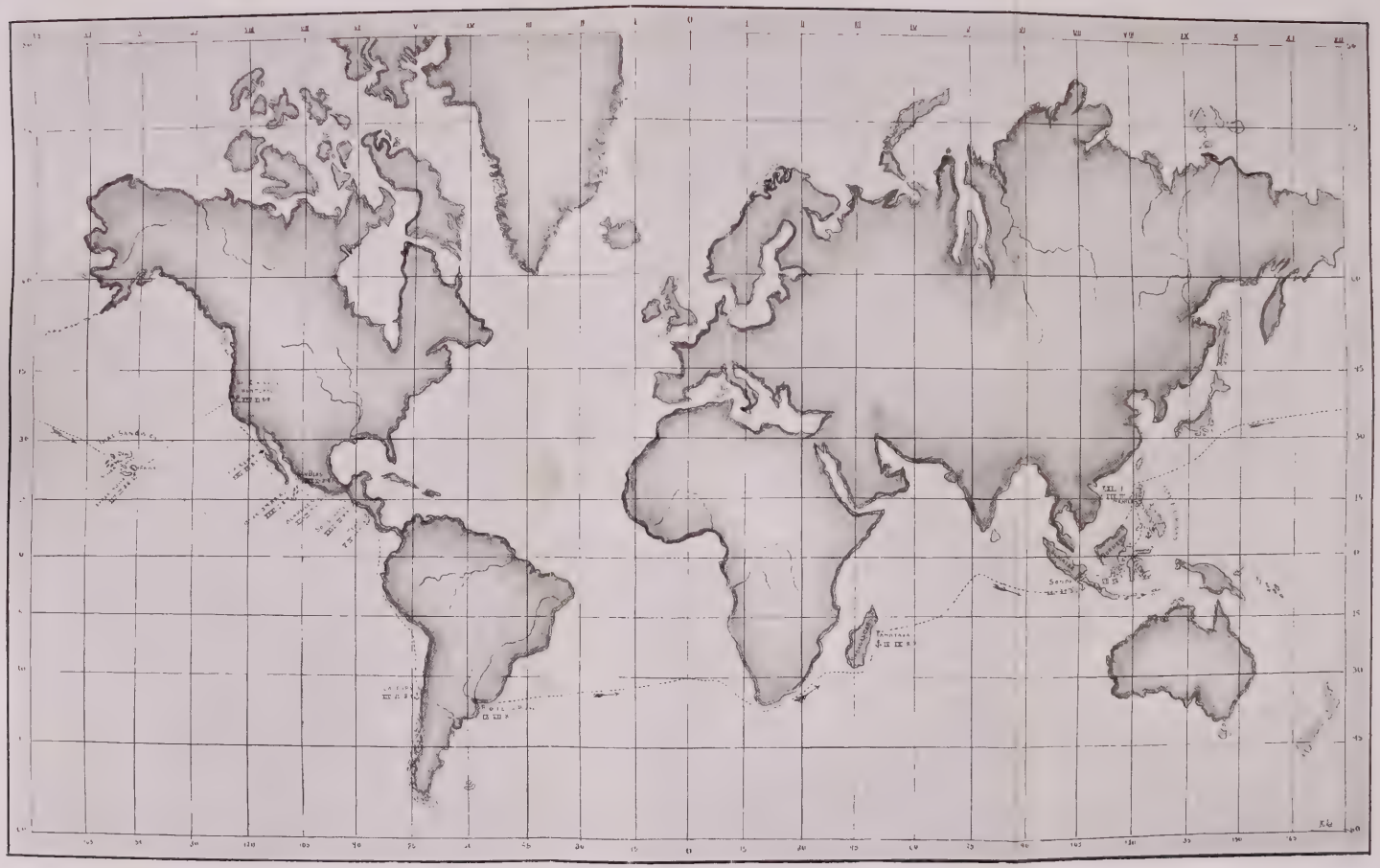
---

(1) *Alhaway*, dice claramente el original, que Echevarría en su relación impresa traduce *Woahoo*, haciendo una confusión notable; pero la nomenclatura geográfica de Bouchard no va a la zaga de su cronología. La isla que así denomina Bouchard, y que Piris llama *Atugay*, es la de *Atorri* o *Kauai*, situada al oeste de la *Oahu*.

(2) El Diccionario de Geografía, de Benoist, París — 1862 — lo designa Karakakoua.

(3) Sándalo, dice el general Mitre, y dos pipas de ron.

VII
VIII
IX
X
XI
XII
60
45
30
15
0
15
30
45
60
90
105
120
135
150
165
Kika.
MANILA
ISLAS FILIPINAS
SONDA



ITINERARIO DEL CRUCERO DE LA «ARGENTINA». — 1817-1819.

A nuestro improvisado diplomático se le complicaba la situación por la circunstancia realmente grave de carecer de víveres y "aguada" que no podía reponer sin autorización real por órdenes secretamente dadas y con tanta puntualidad obedecidas que no le fué posible conseguir el menor auxilio antes de concertar y aceptar el convenio. Tuvo, pues, que avenirse a todo, y entregados al rey los valores reclamados, que efectuó al siguiente día, recibióse de la *Chacabuco* en lamentable estado de destrucción y escasez de armamento, viéndose obligado a habilitarla para que pudiera prestar algún servico con enseres, velamen, armas y municiones de la *Argentina*.

Ejecutado el convenio, el rey temió que Bouchard se propusiera jugarle alguna mala pasada, y le hizo decir, con el evidente propósito de librarse cuanto antes de su presencia, que aquella isla carecía de recursos, los que hallaría abundantes y con toda seguridad en la de Mohooy (1), donde podría hacerse de víveres y toda clase de auxilios, agregando a esto la circunstancia de existir en ella parte de la tripulación sublevada cuya detención le interesaba. Bouchard entendió bien lo que entrañaba la insinuación, y levantando el ancla el 6 de septiembre hizo rumbo a la isla nombrada, que es la Molokai, llevando un su compañía un jefe de las tropas reales para que autorizara y facilitara sus operaciones. El 8 echó el ancla en su puerto y en cuatro días que allí permaneció adquirió algunos víveres y le fueron entregados diez y nueve de los desertores "los cuales le costaron más que si los hubiera comprado como esclavos", terminando allí sus relaciones con Kamehameha 1.°, de quien se ha dicho que hizo un tratado de paz y amistad con nuestro marino reconociendo la independencia argentina (2).

---

(1) Así se lee claramente en el original, pero en la relación impresa está escrito *Morotoi*. Es sabido que ésta es la isla también conocida por *Molokai* o *Morokoi*, situada al oeste de la isla *Maui* y al norte de la de *Lanai*.

(2) El capitán Piris es quien asegura en su ya citada memoria la existencia de este tratado, que acepta el general Mitre, pero al cual Bouchard nunca aludió en forma alguna. "Aquí fué preciso, dice Piris, para evitar un rompimiento con el Rey de estos territorios que yó en compañía del Sr. Comandante nos desembarcasemos y tratásemos con este soberano sobre que no pusiese embarazo para recobrar la corbeta y aprisionar á los piratas. Cuatro meses y médio nos detuvimos en tierra por las dificultades casi insuperables que cada dia se nos presentaban: al fin ganamos toda su benevolencia y amistad *de un modo que ha de ser perpetuamente remarcable en nuestro sistema de Gobierno (sic)*. Con la licencia para sacar el buque, con la entrega de sesenta y tantos piratas

El 12 de septiembre zarpó con rumbo a la isla de Whaoo (en realidad Oahú) (1), el 13 entró en su puerto, donde terminó de hacer aguada, contrató algunos hombres, y alzó velas el 30 en dirección a la de Kauai o Atowi, que Bouchard designa *Atohay*, Piris *Atuguay* y Echevarría *Atoy*, regida a la sazón por un reyezuelo independiente, y en cuyas costas dió fondo al siguiente día (1.° de octubre). Allí se reunió a su oficial de armas, el capitán Piris, a quien despachara el 18 de septiembre a bordo de una fragata americana con instrucciones para apresar a los cabecillas del motín cuyo castigo se había propuesto con laudable inflexibilidad.

Cinco de esos reos permanecían en la isla y fueron asegurados con prisiones y depositados a disposición de Piris en el fuerte que defendía la entrada del puerto, artillado con cañones de a 24, habiendo los restantes salido para Cantón el 29 de agosto en un bergantín que habían apresado en las costas de Panamá, no embarcándose aquéllos por rencillas que los enemistó con sus cómplices.

Tomada declaración a los detenidos, resultó acusado unánimemente por cabeza del motín el marinero Enrique Gribbim, a quien condenó a la pena capital el consejo de guerra que se formó con los oficiales, disponiendo que al siguiente día fuera puesto en capilla; pero el "soberano" le dió personalmente escape, provocando un conflicto que pudo producir graves consecuencias.

El comandante de la *Argentina* sintióse burlado y procedió

---

que allí se hallaban, y con algunos de sus naturales que nos dió para que lo tripulasemos, celebramos un tratado de Union para paz, guerra y comercio, quedando obligado el Rey con esto á remitir á disposición de nuestro Sup^mo. Gobierno todos los buques que arribasen por aquellas costas como la *Chacabuco* y á darnos hombres y auxilios quantos se le pidiesen á nuestro socorro, reconociendo desde entónces nuestra independencia. El Sr. Comandante, añade, lo congratuló dandole una rica espada, sus mismas charreteras, su sombrero y un uniforme á nombre de nuestro Sup^mo. Gobierno, y tambien un título de teniente coronel de los ejércitos de las Provincias Unidas del rio de la Plata". Con estos antecedentes no se explican los *"recelos del rey"* a que alude Bouchard, y su insinuación de que se alejara cuanto antes, dado que el tal no era un salvaje ni mucho menos, sino un hombre civilizado que sentía predilección por los europeos y así lo demostró en muchas ocasiones, sobre todo por los ingleses cuya influencia predominó en el país durante su reinado. Este soberano, tipo en verdad interesante, falleció el 8 de mayo de 1819. Sus últimas palabras dirigidas a su hijo y sucesor en el trono, fueron: *"Sé hombre!..."*

(1) Situada entre las de *Kauai* al O. y *Molokai* al E. En la costa S. y hacia el E. se encuentra Honolulú, que es capital del reino desde 1819.

a intimar verbalmente al "Rey" que "si en el término de seis horas no le entregaba el reo, se atuviese a las resultas" (1); a que respondió aquél con arrogancia que resultó de mala ley "que si las resultas a que había de atenerse eran balas, por cada una que le enviase contestaría con 24!", pues para eso, "eran los cañones que tenía en el fuerte".

Con tal notificación Bouchard se trasladó a su buque resuelto a sostener por la fuerza el honor y la justicia de su causa. Ordenó en consecuencia que se alistase la batería y enrojecieran en la fragua cincuenta balas; que la fragata batiría uno de los ángulos del fuerte, destinando la *Chacabuco* a hacer lo propio con el otro, y tomadas todas las disposiciones concernientes al caso, esperó la terminación del plazo fijado para romper el fuego.

Pero S. M. Cobriza no las tenía todas consigo, y deseando penetrar las intenciones del despechado marino, envió uno de sus jefes a bordo con el propósito de observar lo que se hacía, el cual sin duda le ilustró en forma que sus bríos decayeron, y dirigió a la hora un atento mensaje comunicando que al siguiente día, a las 8 de la mañana, entregaría el prisionero, por lo cual, agrega el enérgico y festivo corsario, "quedamos sin dar principio al baile".

Cumpliendo su plan de intimidación, dió la vela a las 4 de la mañana, alejándose de la costa pero permaneciendo a la vista de ella, disposición en que se mantuvo hasta aproximarse la hora fijada para la devolución del preso, en que acortó distancias colocándose del fuerte a tiro de cañón y en actitud de combate.

No esperó más el soberano, convencido, sin duda, como Bouchard se había propuesto, de que esas maniobras revelaban la irreducible decisión de ejecutar sus amenazas, para destacar una canoa con el aviso de que el prisionero estaba a su disposición en la fortaleza; y a tal aviso bajó a tierra nuestro comandante, con algunos de sus oficiales, y se recibió del reo, quien instruído de las declaraciones de sus compañeros respondió que "todos eran tan cómplices como él", después de lo cual fué puesto en capilla con el plazo de dos horas para

---

(1) En la relación impresa del Dr. Echevarría dice: "reconvine al rey con atencion", pero en el original que tenemos a la vista escribe de su puño: "bajé á tierra y comuniqué al Rey que si en el término de seis horas", etc., etc..

prepararse a bien morir, y fué pasado por las armas a las 11 de esa mañana (6 de octubre).

Inmediatamente de ejecutado ese acto de inexorable y merecida justicia, regresó a bordo y dió a la vela sin pérdida de minutos con dirección a la isla de Oahú, con el propósito de apoderarse de dos cómplices de la sublevación que se fugaran de la anterior en la noche del 5, y consiguió apresarlos en la de Molokai, permaneciendo en ella hasta el 25 de octubre, que puso la proa hacia las costas americanas de la Alta California, fondeando el 22 de noviembre en la bahía de Monterrey, capital del golfo.

*
* *

Bouchard traía de antiguo el proyecto de atacar este puerto, habiendo al efecto impartido sus instrucciones al teniente D. Pedro Cornet, que mandaba la *Chacabuco,* para tener listo todo lo necesario. Según ellas, así que llegase a puerto debía arbolar la bandera americana, y descendiendo a tierra observar la situación, y al favor de sus conocimientos personales, pues aquel puerto le era conocido, averiguar si la fuerza que le defendía era de consideración y todo lo demás que fuera útil conocer para el mejor éxito de las operaciones que se proponía; que él le seguiría con la *Argentina* y entraría de noche, aproximándose lo más que le fuera posible para proteger el desembarco.

Las circunstancias, empero, no concurrieron, desgraciadamente, a asegurar la ejecución del arriesgado propósito.

Hallábanse aún a dos leguas del puerto nuestras naves cuando, a las 5 de la tarde, las inmovilizó la calma, teniendo que hacerse remolcar con las embarcaciones menores que arrastrándolas penosamente y con tarea ímproba, las condujeron a boca de puerto a las 11 de la noche.

A esa hora, a dos millas del punto de desembarco, y hallándose en un fondo de 15 brazas la *Argentina* largó el ancla, continuando la *Chacabuco* en el empeño de acercarse a tierra, y lo consiguió, fondeando a tiro de pistola de las baterías enemigas. En esta coyuntura, Bouchard ordenó a su primer teniente Shipre que al frente de doscientos hombres, entresacados de ambas naves, armados de fusiles y lanzas, eje-

cutara el desembarco, en tanto él, a la espera de una brisa que lo sacara de su forzada inmovilidad, se aprestaba a apoyarlo en la forma que las circunstancias se lo permitieran.

Pero la tripulación había bregado enormemente en la faena del remolque contra la calma y las corrientes que arrastraban mar afuera a la *Argentina* hasta que, contemplándola Bouchard agotada, rendida de cansancio, ordenó fondear como y en las condiciones dichas. Llegaron, pues, a bordo de la *Chacabuco* los hombres destinados al desembarco agobiados de fatigas, extenuados, sin duda poco ganosos de pelear, circunstancia que fué agravada por la inexplicable falta de diligencia del oficial encargado de la operación, que dejó transcurrir la noche sin cuidarse de cumplir su grave cometido, indolencia tanto más extraña cuanto era de valiente en la acción y probo en el desempeño de su deber.

Al romper el día se dieron cuenta claramente de lo peligroso de su situación. En la penumbra se discernía la silueta de un fuerte situado en lo alto de un promontorio que dominaba con sus fuegos las aguas de la bahía, y de cuyos cañones estaban a tiro inerrable.

Entonces subió tumultuosamente a cubierta la tripulación, fué izada en el palo mayor la bandera nacional, saludada por ardorosas aclamaciones y por el estampido de los cañones de la *Chacabuco*, disparados sobre la fortaleza. Tal disposición no pudo ser más torpe, y bien pronto cosechó Shipre sus dolorosos resultados: el enemigo respondió al fuego con tanta viveza y acierto, asegurado por la posición y escasa distancia, que en pocos momentos reinaba el estrago en toda la latitud de la cubierta de nuestra nave. Y tan eficaces fueron, que no habían pasado de diez y siete cañonazos, dice Bouchard, cuando "tuve el disgusto de ver arriar la bandera"...

Calcúlese el estado de ánimo de aquel león del mar en la situación a que le sometían las circunstancias: en momentos en que veía descender en la *Chacabuco* su bandera de combate, una pequeña brisa le permitía acercarse al teatro de la acción, pero sobreviniendo una calma repentina hubo de fondear a un poco más de tiro de cañón de las baterías enemigas que abrasaban con sus fuegos, a mansalva, la inerme nave, a su vista y en la impotencia de batirlas; tenía a bordo cuarenta hombres solamente, contando hasta el último mucha-

cho, pues los botes que regresaban en desorden del lugar de la acción conducía, el que más, cinco marineros, y no eran esos elementos que pudieran asegurar la victoria.

Nuestro hombre, que lo era de guerra en toda la profundidad del concepto, abundaba en recursos en las situaciones más difíciles. No le falló allí su facundia. Afirmó con un cañonazo conjuntamente la bandera de la patria y la de parlamento. Envió en seguida un bote a tierra a averiguar si admitirían un oficio para el gobernador, y trayendo respuesta afirmativa, desprendió con esa comisión al cirujano de a bordo D. Bernardo Copacabana.

En tanto, nuestras fuerzas permanecían rendidas pero no prisioneras. Aunque tal afirmación lleve en sí aparentemente el aspecto de falsedad, lo cierto es que en tierra no disponían, ¡felizmente!, ni de un mal bote para comunicarse con la nave, que se entretuvieron en desmantelar a cañonazos. Tal actitud obligó a un oficial, a requisición de los vencedores, a descender a tierra, y lo hizo acompañado de los marineros, siendo indigna y cobardemente maltratados a golpes de sable y conducidos presos a la fortaleza.

Así pasó con las consiguientes angustias, el día 23, cuya noche esperaba Bouchard ansiosamente para poner en ejecución el plan que meditara desde que resolvió levantar juntamente con la bandera de la patria la de parlamento, anunciada por la voz tonante de sus cañones, y con sólo el propósito de ganar un tiempo precioso. A las 9 de ella comenzó a transbordar la tripulación de la *Chacabuco* a la fragata. El oficial Juan Whuboon fué el primero en regresar con su pequeña embarcación cargada de gente y con la noticia que en el fuerte celebraban el triunfo con un baile; y considerando Bouchard que el bullicio y algazara de la fiesta cubriría el ruido de la operación y alejaba el peligro de ser notada, dispuso se destacaran todos los botes disponibles para ejecutar el transbordo en el menos tiempo posible, con excepción de los heridos, cuyos lamentos podían poner sobre aviso al adversario.

Antes de amanecer estaba todo listo para emprender el ataque, y al rayar el día 24 de noviembre se embarcaban sigilosamente doscientos hombres, ciento treinta armados de fusil y setenta de chuzos o picos de abordaje, los cuales a las 8 de la mañana ponían pie en tierra a una legua de la fortaleza, lle-

vando como jefes y en el orden respectivo, a los siguientes: Comandante en jefe: Bouchard; 1.°, teniente Pedro Cornet; 2.°, teniente Guillermo Telary; 3.°, Juan Otto; 4.°, teniente Juan Hatton; 5.°, capitán José María Piris; 6.°, teniente Tomás Espora; 7.°, cirujano Bernardo Copacabana; los pilotines Agustín y Cayetano Merlo, Andrés Gómez, el oficial D. Juan Whalao y D. Miguel Burges, que se le encomendaba el mando de las embarcaciones.

"A las 8 de la mañana desembarcamos, a las diez era en mi poder la batería, y la bandera de la patria tremolaba en el asta de la fortaleza", dice Bouchard con admirable austeridad de expresión. "Rendimos la primera batería, agrega Piris, compuesta de diez y ocho cañones de bronce y fierro de calibre de a 12 y 18 y los inutilizamos del todo; era forzoso hacer lo mismo con otra batería que restaba y con otras varias piezas de artillería volante escoltadas por algunos piquetes de caballería que guarnecían el presidio y nos hacían bastante resistencia, por ello a sangre y fuego logramos rendir todo aquel pueblo y salvamos nuestros prisioneros, incendiamos sus depósitos de pólvora, reventamos su artillería, aprovechamos todo el armamento que pudimos embarcar, demolimos sus fortalezas, almacenes y presidio" (1)

A las 11 de la mañana Bouchard ordenaba recolectar todos los víveres existentes en el pueblo que pertenecieran al rey y que el teniente Burges pasara a tomar posesión de la *Chacabuco*, en la que fué izada la bandera nacional con las mismas entusiastas aclamaciones que lo fuera en la batería conquistada, siendo inmediatamente trasbordados los infelices heridos a la *Argentina*, para su atención y cuidado, lo que no fuera posible antes por lo azaroso de las circunstancias.

Reparados los estragos que sufriera aquella nave, destruído

---

(1) Piris — Mem. citada.

"Hay, dice Torrente, ocupándose de los sucesos de Méjico en 1818, sin embargo, algunos acontecimientos que merecen ocupar un lugar en la presente historia, aunque sus resultados no se presenten con aquel grado de interés que pueda empeñar vivamente la atencion pública. De esta clase fué la expedicion de dos fragatas de guerra de los insurjentes de Buenos Aires sobre la Alta California. Todas las operaciones de los invasores se redujeron á hacer algunos desembarcos en aquella costa, asolando las aldeas que hallaron á su alcance y el mismo presidio de Monterei, del que se apoderaron, después de haberse salvado la guarnicion". Torrente — Hist. de la Revol. Hisp. Americana — 2.°, 1830.

todo cuanto pertenecía al gobierno español, asolamiento a que únicamente escaparon los templos y la propiedad de americanos, lo cual se ejecutó entre los días 24 y 29, los corsarios se hicieron a la vela en demanda del Rancho del Refugio, estancia de un peninsular que gozaba siniestra fama de martirizador de patriotas mejcanos, fondeando en su puerto el 4 de diciembre y procediendo en esa tarde a enviar una comisión de sesenta hombres armados a procurar su captura; pero hallaron la casa abandonada, limitándose entonces a extraer los víveres en ella existentes. En esta operación fueron sorprendidos y hechos prisioneros por una partida enemiga un oficial y dos soldados; y como fracasaran sus empeños en rescatarlos decidió reembarcarse el 7, después de incendiar las casas, dirigiéndose a la misión de Santa Bárbara, residencia del jefe enemigo más cercano, con el propósito de libertar a sus subalternos que suponía hubieran sido conducidos a ese punto, lo que afortunadamente consiguió al día siguiente.

El 11 continuó rumbo al puerto de San Juan, en que fondeó el 16, solicitando por atento oficio al comandante del punto la provisión de víveres, cuyo importe pagaría. Contestóle aquél verbalmente "que tenía bastante pólvora y balas para darle", gentileza varonil a que Bouchard no podía demostrarse indiferente por lo que dispuso el desembarco de cien hombres al mando del teniente Cornet, que ejecutó a las 4 de la mañana del 17. A las 10 de ella estaba en posesión del pueblo, que dos horas después incendiaba a excepción, como en San Carlos de Monterrey, del templo y propiedades de americanos, con lo que evidenciaba que el espíritu de la guerra era únicamente en represalia y contra el español.

A la retirada de esa fuerza consumaron deserción cuatro de sus hombres "con honda extrañeza" suya, como lo afirma en su parte. Creyendo que hubieran sido apresados los reclamó al jefe del punto con graves amenazas de cuyo cumplimiento no tenía motivos para abrigar dudas, quien contestó que ellos se presentaron espontáneamente solicitando la protección de aquella bandera "bajo cuyos auspicios habían nacido". Conserva la historia el nombre de los tránsfugas: cabo de voluntarios Pedro Saldivia, marineros Nicolás Echevarría, José César y José Rost, americanos los primeros y el último inglés.

En esta diligencia se detuvo hasta el 19, pero al conocer la

verdad, resolvió, indignado, abandonarlos a su suerte, y alzó la vela al siguiente día, 20, con rumbo a la isla de Cerros, en la costa de la Baja California, frente a la bahía Vizcaíno. Fondeó en su puerto el 24 con el propósito de reparar sus buques; el 15 de enero siguiente, de 1819, envió a reconocer un barco inglés que había fondeado a ocho leguas de distancia, en la parte oeste de la isla, cuyo capitán le notició el estallido en Lima de un movimiento revolucionario, pero que sus consecuencias habían sido prevenidas por las autoridades mediante la delación de algunos miserables, varios de sus corifeos aprisionados y respecto de cuyo fin no podía trasmitirle mayores datos por haber zarpado del Callao al siguiente día de los sucesos.

Reparados sus buques, determinó continuar el 17 su crucero y el 25 establecía el bloqueo del puerto de San Blas, y el 26 lo hacía efectivo capturando el bergantín español *San José* (a) *Las Animas,* procedente de San Juan de Nicaragua, con cincuenta días de navegación y cargamento de cacao. Los prisioneros le confirmaron las vagas noticias de las ocurrencias de Lima: según ellas habían sido arrestados más de doscientos patriotas y otros muchos comprometidos en el intento de atacar la residencia del virrey habían conseguido fugar; y sabiendo que algunos de tan recomendables americanos vagaban por las costas de Guatemala y Nicaragua, huyendo las persecuciones de sus enemigos, soportando inmensos peligros y trabajos, comprometía ante su gobierno la seguridad de no abandonar medio para protegerlos y ayudarlos en su desventura.

El capitán de ese barco, José Gregorio Ramírez, entrególe una terrible declaración contra Brown referente a sus procedimientos en la costa del Chocó, que Bouchard, subalternizándose en homenaje a sus rencores personales que desmentían los nobles sentimientos exteriorizados en favor de los perseguidos peruanos, envió a las autoridades argentinas para que por ella, dice "pueda hacerse cargo el gobierno del crédito que ha dado el mal proceder del caballero Don Guillermo de Brown a los hombres que saben despreciar su fortuna y su vida por defender los derechos de los hombres libres". A su vez sería calificado de pirata y bandolero por el famoso lord Cochrane, cuando pretendiera caer "con la corva garra abierta" sobre el botín que sospechaba en la *Argentina.* Pequeñeces de los hé-

roes que la historia, que aplaude sus grandezas de alma, no debe disimular!

El 31 de enero avistó un buque fondeado en una de las islas llamadas Las Tres Marías, frente a San Blas, y visitándolo comprobó pertenecía a la compañía de Calcuta y que sus papeles le comprometían por cuanto revelaban la propiedad española de la mayoría de la carga; mucha de ella de artículos de guerra, y la correspondencia que había mantenido con las autoridades de aquellas regiones el gobernador de San Blas, y el Comandante general del Rosario; pero estrechado por las recomendaciones especiales de sus instrucciones que le indicaban guardar la mayor consideración al pabellón de los países amigos (1), no se animó a proceder como lo hubiera hecho en otro caso, y aconsejó al Comandante y sobrecargo del buque se dirigieran a las costas chilenas a colocar sus mercaderías, donde, sin duda, se sentiría mucha necesidad de los elementos bélicos que conducía. Con dicho capitán dirigió a su gobierno el primer informe de sus operaciones, agregando que tenía noticias de existir en Panamá dos buques de guerra prontos para convoyar varios transportes llevando, probablemente al Perú, refuerzos de tropas enviados por Morillo, que tenía muchas esperanzas de encontrar en su camino, y que en tanto continuaría su bloqueo hasta que la necesidad de víveres le obligara a separarse de aquellas aguas.

El 1.° de marzo cambió la *Chacabuco* algunos disparos con un bergantín que se acercó a San Blas y que a tiro de cañón fijó arrogantemente la bandera española, alzando la nuestra la bandera de la patria y respondiendo al fuego con premura; pero, más velero, pudo ganarles distancia y perderse en el horizonte. Creyendo Bouchard que volviera al puerto, por necesidad de refrescar, esperólo dos días en sus inmediaciones, al cabo de los cuales continuó su ruta a hostilizar el de Acapulco, al sud, sin perder de vista la costa, avistándolo a barlovento

(1) "En justa demostracion de los deseos de este Gob°. de conservar amistad y buena inteligencia con los Pueblos amigos y neutrales, toda propiedad española q°. se encuentre baxo el pabellon Inglés, de los Estados Unidos ó de cualquiera Nacion, será respetada, excepto los géneros prohibidos por contrabando de guerra; pero toda propiedad que se hallase baxo el pabellon Español, sea la q°. fuere, será buena presa, prévia la declaracion del Gobierno, y los oficiales al servicio de esta nacion serán considerados como prisioneros de guerra." — Art. 2.° de las Instrucciones reservadas subscriptas á 25 de Junio de 1817.

por segunda vez a pocas millas, pero viró de bordo y huyó nuevamente...

Diez días después llegó a Acapulco, cuyo puerto hizo reconocer detenidamente con un oficial, constatando que estaba desierto, por lo que continuó al sud llegando el 16 a las playas de Camamas, donde fondeó con el propósito de comprar víveres. Destacados el teniente Espora y cirujano de a bordo, regresaron sin poder desembarcar por la violenta marejada y costa áspera que lo impidieron, amén de descubrir una tropa emboscada que fué dispersada poco después con unos tiros a metralla que la hicieron huir en desbandada.

El 18 dió la vela manteniendo el rumbo, hasta el 27 que echó el ancla en el puerto de Sonsanate, reconociéndolo en el día un oficial que regresó abordo al siguiente a primera hora con la noticia de existir en él un bergantín. Bouchard se trasbordó a la *Chacabuco* por ser más apropiada para la operación por su menor calado. Entró decididamente al puerto, en cuya ribera le esperaban doscientos soldados procedentes de Guatemala, numerosos civiles armados y varios cañones apostados en forma de batirlo con ventaja.

La *Chacabuco* apercibióse al combate, y hecho el zafarrancho, presentóles el flanco, desplegó al viento los colores de la bandera nacional y vomitó la metralla de sus cañones sobre aquella posición. Ni un tiro en respuesta!... Todo aquel imponente aparato militar se disipó en segundos, huyendo sus actores con rapidez de gamo en busca del escondite salvador. Bouchard se apoderó sin esfuerzo del bergantín enemigo y se lanzó a la mar en prosecución de su corso.

El 2 de abril llegaba al puerto del Realejo, en que se ejecutaría la última hazaña de esa cruzada memorable. Era aquella una importante posesión española en la costa nicaragüense. El puerto, situado a la margen oriental del río de ese nombre, como la ciudad igualmente denominada, estaban defendidos por murallas, porque la riqueza comarcana, la situación realmente excepcional y muchas otras circunstancias, le habían atraído la preferencia de los piratas que en el siglo anterior asolaron esas costas. Posición militar fácilmente defendible y cuyo ataque no se podía intentar con probabilidades de éxito con los pobres elementos que contaba nuestro corsario, hubiera obligado a meditar a cualquiera otro que a Bouchard, a quien

ninguna consideración arredró y es de suponer que todas las pasó en cuenta.

Llegar y hacerle sentir al enemigo su fuerte garra de león fué cosa de un instante. Oigámosle, que si bien la narración del caso está desprovista de galas, es la del actor principal en el suceso y tiene los prestigios únicos que esa circunstancia les da y que nosotros no podríamos prestarle: "El 2 de abril llegué al frente del puerto del Realejo, y en el mismo apresté dos lanchas con cañones de a cuatro y dos botes con cincuenta hombres. Dexé impartidas mis órdenes a las fragatas, y yo me separé de ellas en la misma noche con dirección al Canal del Realejo mandando la flotilla. Nada pude hacer en ella por habérseme extraviado uno de los botes, que no se me reunió ni en todo el siguiente día. Así medité la empresa de forzar el puerto con dos lanchas y el bote. El vigía nos había descubierto en ese día, lo que dió motivo a que los del puerto estuviesen con todas sus fuerzas preparadas y reunidas. Ellos habían atajado el canal con un bergantín, un buque y una goleta más atrás por si forzábamos el primer paso. Los tres buques estaban bien armados de cañones, gente de fusilería y marinería; pero todo lo frustró la resolución de los argentinos.

A las dos y media de la noche empezó el fuego de ambas armas por ellos y por nosotros; y después de media hora de fuego invocando a la dulce patria abordamos al bergantín y lugre. Huyeron en este momento los más de los enemigos en botes, y echándose al agua, y sólo hicimos prisioneros a veinte y siete entre españoles y americanos. Forzado el primer paso, nos dirigimos a la goleta, que fué tomada con poca resistencia. Fueron apresados en consecuencia en esta noche los tres buques mencionados y otra goleta más.

La llamada *Lauretana* fué quemada al día siguiente porque tratando de rescatarla su dueño sólo me ofertaba 4.000 duros.

La *María Sofía* llevaré para poner a las órdenes de V. E. El bergantín *San Antonio* (a) *La Concordia* fué quemado también porque sólo me ofertó su dueño 6.000 duros.

El lugre llamado *San José* (a) el *Neptuno* me acompañará por ser de excelentes calidades.

Me hallaba preparando las presas para sacarlas, y recibo aviso del comandante de la *Santa Rosa* que se avistaba el mismo bergantín goleta con quien se había batido en las aguas de

San Blas. Tomé inmediatamente seis hombres en un bote, y me dirigí adonde amagaba el riesgo. Reconocí que era el mismo bergantín, y me preparé con los pocos marineros blancos que había a bordo, pues los demás eran indios bisoños en el manejo del cañón y del fusil. Este fué un momento de conflicto. La corbeta no estaba bien servida por la calidad de la mayor parte de la gente; la de provecho estaba en el canal al cuidado de las presas, y no sabía del paradero de la fragata; sin embargo nos resolvimos a sostener el honor del pabellón.

El bergantín se vino encima de nosotros con bandera española, haciéndonos fuego. Fixando yo la de la patria, y teniéndolo en proximidad, le contesté con un costado. El se colocó a distancia de tiro de pistola por la popa, y amagando abordarnos, descargó todo un costado, y un cañón de a veinte y quatro con los fuegos de fusilería.

Su amago de abordage me obligó a ordenar mi gente para esperarlo; y en esta situación hizo las descargas dichas, me mató tres hombres, me hirió tres, que morirán sin duda, y me hizo varios y remarcables daños en el casco del buque, y en el cureñage. Aquí es el momento de una sorpresa, por lo que va a escuchar V. E. Después del combate referido, y en el acto de hacer el bergantín las terribles descargas ya dichas, y héchome aquellos extragos, arría la bandera española y enarbola la de Chile.

La admiración y el corage sucedieron al dolor de ver aquella sangre vertida tan bárbaramente. Yo habría hecho el debido escarmiento, pero no tenía la bastante fuerza por faltarme *La Argentina*. Llamé al comandante del bergantín por quien supe apellidarse Coll y que el buque era el *Chileno*, Corsario contra los españoles. Las reconvenciones sobre su inicuo manejo se me atropellaron, y él no tuvo que contestar más que con la confusion que le causaban.

Le pedí su cirujano para curar los heridos, pues el mío estaba dentro del canal; y aunque le exigía momentos para instruir a V. E. de muchas cosas substanciales a la ilustre causa que sostenemos, él se hace a la vela por protestos de ninguna consideración.

La ausencia de *La Argentina* en el parage que le había señalado a mi entrada al Realexo, es porque avistando un buque le ha dado caza, y trayéndolo, hemos visto que es una presa

del citado bergantín chileno a quien hemos dejado ir con libertad.

Quedo reparándome de las averías que me hizo el *Chileno*, y lo que concluya me pondré en marcha para el destino que dixe en mi anterior (1)"

*
* *

Las presas fueron despachadas con destino a Valparaíso, precediendo a Bouchard, que echó el ancla en ese puerto el 14 de julio de 1819, a los dos años y cuatro días de su salida de la ensenada de Barragán en el río de la Plata.

La *Chacabuco* y la *María Sofía* fueron detenidas el 3 de julio a boca de puerto por disposición del almirante Cochrane, y previa una ligera revisación de sus papeles, ocupadas militarmente y fondeadas bajo los fuegos de los castillos del puerto, acusados de ser buques piratas, vale decir, fuera de la ley. Igual procedimiento se siguió con el *Neptuno* que llegó a aquellas aguas el 12. En pos de ellas arribó la *Argentina*, y al siguiente día (15) se presentaron a su bordo el capitán Spry, comandante del buque de guerra chileno *Galvarino*, y el capitán O'Brien, de la dotación de la fragata inglesa *Andrómaca*, cuyo comandante Shirref, le acusaba ante las autoridades chilenas de actos delictuosos de piratería, autorizados por el almirante Cochrane para levantar una información al respecto. El procedimiento era deprimente y Bouchard lo rechazó con dignidad, mandando armar su tropa para hacer respetar su autoridad si era necesario. Sublevado por tal actitud, el almirante Cochrane, cuyo odio a todo lo argentino es de notoriedad histórica, ordenó ocupar la *Argentina* por fuerza armada, lo que ejecutó el teniente Cuny, del navío chileno

---

(1) Parte de Bouchard, al ancla en la boca del Realejo, a 6 de Abril de 1819. Según noticias trasmitidas por nuestro diputado en Chile, señor Guido, al gobierno argentino, *El Chileno* cuyo comandante en Mayo de 1818 era Enrique James, había apresado en 6 de Febrero al pailebot español *San Ignacio* (a) *El Diamante* en la costa de Guayaquil. Antes había tomado el bergantín *Mercedes* y sostenido dos combates sobre la costa del Perú, el primero a últimos de enero, a la altura del Callao, con una fragata armada en guerra, que rechazó, y otro el 11 de Febrero con una corbeta de 22 cañones que obligó también a huir, siendo ambos buques enviados por Pezuela con propósito de capturarle por haber *El Chileno* echado a pique en Guanchaco dos bergantines cargados de víveres destinados a Lima.

San Martín, en la noche de ese día, siendo trasbordado Bouchard en calidad de preso a ese buque y embargada su nave (1).

Nuestro ilustre compatriota general Mitre, tan ecuánime en sus juicios y tan austero en la verdad de sus afirmaciones, dice explicando esta resolución: "Debe decirse también, por muy doloroso que sea ver deprimida la elevación moral de un héroe tan grande como Cochrane, que el verdadero móvil de aquel acto fué la fama del rico cargamento y de las barras de plata que la *Argentina* traía a su bordo, que fué lo primero por que preguntaron los oficiales que se posesionaron de la fragata. La arrogancia y el poco miramiento de la conducta del almirante Cochrane respecto del gobierno de Chile y su hambre de oro, de que dan testimonio sus memorias, contrastan con la moderación y el desinterés del General San Martín, dos veces vencedor al frente de un ejército poderoso, y a cuya espada estaban fiados los destinos de aquella república naciente y la suerte de la América del Sud. La antipatía con que Cochrane miraba desde entonces a San Martín, en su empeño de arrebatarle el mando de la proyectada expedición al Perú, tal vez contribuyó en parte a que Cochrane cometiese esta violencia contra un buque de la marina argentina, cuya bandera enarbolaba su glorioso rival. Así, quizá, Buchardo vino a ser la víctima entre dos colosos (2)"

El diputado D. Tomás Guido, representante argentino en Chile, reclamó negando jurisdicción a aquel gobierno para juzgar a Bouchard, lo que únicamente competía al de las Provincias Unidas del río de la Plata, por quien había sido autorizado y patentado; pero sus justas razones eran neutralizadas por la influencia preponderante del gobierno inglés, a quien había que contemplar por lo mucho que convenía su amistad, y por la imperativa de lord Cochrane afanosamente empeñado en que se condenara al insolente que se había permitido la audacia de rechazar con dignidad sus procedimientos arbitrarios, a quien también tenía que tolerar el gobierno chileno por lo mucho que esperaba de los servicios militares del heroico y fastidioso marino británico.

---

(1) Fué su defensor el honorable ciudadano y conocido patriota don Agustín Vial, diputado en el congreso de 1811 y uno de los mártires confinados en el presidio de Juan Fernández, que fué lo más distinguido de Chile, y que restituyó a la libertad la victoria de Chacabuco.

(2) Mitre. — El Crucero de la *Argentina*, ya citado.

En esas desventajosísimas condiciones y circunstancias se inició el juicio del jefe de la *Argentina;* y fué necesario esperar a que el marino inglés que vendía a peso de oro sus servicios a Chile, levara anclas en Septiembre de ese año a su segunda campaña sobre las costas del Perú, para activar el proceso y pronunciar sentencia, y esto debido en gran parte a las insistentes gestiones de Guido que, no sin hacerle sentir en lenguaje mesurado pero severo lo desagradable de sus procedimientos, propuso a aquel gobierno ordenara el sobreseimiento del ilegal proceso, devolver a Bouchard sus buques bajo de fianza, salvando el derecho de las partes para entablar sus reclamaciones ante las autoridades argentinas. Así se hizo, y en consecuencia, fué dictada en estos términos la sentencia:

"Santiago, 9 de Diciembre de 1819.

"Vistos: En consideración al actual mérito del proceso, a lo expuesto por el señor fiscal y por el defensor del teniente coronel don Hipólito Bouchard en el acto de la relación de la causa, y a los perjuicios consiguientes a su progreso (después de los que ha ocasionado una retardación que no ha estado al alcance de la comisión evitar), se declara que afianzando competentemente el teniente coronel Bouchard toda responsabilidad por las reclamaciones entabladas sobre la goleta *María Sofía,* queda absuelto de la instancia del presente juicio y sus formalidades. Póngasele en libertad y devuélvansele la fragata *Argentina* y demás buques tomados en su corso; esperándose del Supremo Gobierno de las Provincias Unidas se servirá disponer la satisfacción debida al pabellón de Chile por la resistencia que parece haberse hecho al registro ordenado por el vicealmirante lord Cochrane. Póngase esta resolución en noticia del señor diputado de Buenos Aires; transcríbase al gobernador de Valparaíso para sus efectos y anótese en el expediente seguido por parte de D. Antonio Christiansen en demanda de la *María Sofía,* archivándose los originales y dándose a las partes los originales que pidieren, y al teniente coronel Bouchard sus diarios y demás papeles de navegación, copiándose en los autos los que han obrado en ellos. — *Godoy.* — *Astorga.* — *Dr. Vera.* — Ante mí, *Olivares.* — Santiago, 10 de diciembre de 1819. — Confírmase. — O'Higgins. — *Zenteno*".

General Mariano Necochea.

Pero antes que el mandato de los hombres que invocaban la ley devolviera a sus únicos dueños legítimos el casco de la *Argentina*, lo ejecutó un arranque patriótico del coronel Necochea, de "Granaderos a Caballo". Exacerbado por mil incidentes provocados por esta causa entre los marinos de Cochrane y los soldados argentinos de guarnición en Valparaíso, a punto que bastaba encontrarse en cualquier parte para creerse obligados a batirse en combate singular, que a las veces se generalizaba, ordenó un día a uno de sus oficiales que pasara a ocupar la fragata y arbolara la gloriosa bandera que arriara de sus mástiles la arbitrariedad sostenida por la fuerza incoercible, de manera que antes de recibir Bouchard la reparación legal de la justicia de Chile, la recibió de la justicia y gallardía de sus hermanos de armas!

Así terminó ese singular bizarrísimo esfuerzo de la marina de aquellos tiempos heroicos en que sus servidores pasearon con honor por el mundo todo y por vez primera la enseña sagrada de los argentinos, haciéndola triunfar en los combates al grito de guerra de ¡VIVA LA PATRIA!, haciéndola flamear como lábaro de libertad acariciada o sacudida en sus calmas y en sus furiosas tempestades por los vientos del Atlántico, de los mares de la India, en la Oceanía y Pacífico, persiguiendo al comercio español, combatiendo a sus naves de guerra, y en cuyo curso Bouchard "libertó esclavos, castigó piratas, estableció bloqueos, dirigió combates, negoció tratados, asaltó fortificaciones, dominó ciudades, forzó puertos y terminó su odisea en una prisión (1) siendo el único que hasta hoy haya llevado tan lejos nuestras armas, haciendo pronunciar el nombre de la República Argentina en los más remotos mares por la ardiente boca de sus cañones!"

*
* *

"El doctor D. Vicente Anastasio de Echevarría, no satisfecho con la actividad del foro y de la vida revolucionaria en que era actor, quiso correr por vía de apoderado, como el bachiller Enciso, con Ojeda, las peligrosas aventuras de la mar,

(1) Mitre, ya citado.

embarcando valientemente en la fragata, con la bandera y los cañones de la patria, una gran parte de su fortuna, y encomendando su honor y su guarda al capitán Buchardo en quien su sagacidad adivinó un héroe aventurero (1)".

A muy justificado título comparte con Bouchard este ciudadano la gloria de aquella hazaña que hoy mueve a admiración hasta los espíritus apocados, poco dispuestos a reconocer el mérito de las ajenas acciones; y no puede creerse que a ello le impulsara únicamente el deseo de lucro comercial pues es conocida su generosidad y desprendimiento en las angustias financieras de la revolución, a la que dió también las fuerzas todas de su inteligencia y voluntad.

Nacido en Santa Fe, allá por los años de 1767, vino a la Capital del virreinato en los primeros años de su infancia e inició su educación en el afamado "Real Convictorio Carolino", más conocido por "Colegio de San Carlos", fundado por el benemérito Vértiz, y en cuyas aulas bebió la instrucción preparatoria aquella ilustre generación de Mayo que dió fundamentos eternos a la patria libre y constituída.

Siguió estudios superiores y se doctoró en la Universidad Mayor de San Francisco Xavier, de Chuquisaca, regresando a Buenos Aires, donde se inició en la carrera pública. Fué asesor privado del virrey Liniers en los años agitados de su gobierno (1808 y 9), y de los primeros iniciados en el pensamiento emancipador que halló en él un fervoroso cultor, asistiendo al famoso Cabildo abierto de 22 de Mayo de 1810, donde dió valientemente su voto por la deposición del virrey Cisneros y la creación de un gobierno de junta.

---

(1) Ibídem. — En una solicitud que tenemos a la vista, fechada el 8 de Marzo de 1852, dice el doctor Echevarría, refiriéndose a préstamos hechos al gobierno en la época de la revolución: "Mi fortuna habia variado notablemente: despachada en corso mi fragata *Argentina* el año 1818 después de haber insumido en ella para aprestarla la ingente suma de 82,000 $, se presentó en Valparaiso con tres valiosas presas donde fué saqueada por lord Cochrane y las presas lo mismo por los subalternos: de manera que aunque el inclito General San Martín tomó la fragata y la corbeta *Santa Rosa*, uno de los buques que habia traido la dicha fragata, para su inmortal espedicion al Perú y produjeron por fletes y otras causas la cantidad de 109,000 $ fuertes, que se hállan depositados en las arcas del Perú, yó no hé recibido aún un centavo de ellos por motivos que no es del cáso referir, pero esta pequeña reseña demostrará á V. E. mis consideraciones al Gobº. Pátrio en médio de las premiosas circunstancias á que me condujeron aquellos sucesos."

El 23 de junio fué nombrado conjuez de la Real Audiencia, alto tribunal de justicia que tenía en ciertas circunstancias potestades políticas de mucha cuantía.

En 1811 la junta de gobierno lo diputó al Paraguay, asociándolo a la misión diplomática de Belgrano, y sin duda fué un auxiliar de alta valía por sus condiciones personales que el historiador Mitre, que lo trató personalmente, describe en estas palabras: jurisconsulto versado en los negocios prácticos de la vida, reunía a un carácter insinuante y flexible, un espíritu sagaz muy apropiado para urdir y desbaratar intrigas.

En 1812 desempeñó el cargo administrativo de "Comisario de guerra de Artillería", y poco después fué nombrado para integrar la "Comisión de Justicia" creada para conocer sumariamente en las causas de robo, procediendo con energía tal que contuvo en poco tiempo a los facinerosos que inundaban especialmente los arrabales de la capital.

El 5 de febrero de 1814 fué elevado al grave cargo de Consejero de Estado y desempeñó con D. Valentín Gómez una misión ante el gobierno de Montevideo, tocándole después recibir como tal consejero la llave de la "ciudadela" a su rendición a las armas de la Patria en junio de ese año, hecho que conmemora su retrato actualmente depositado en el Museo Histórico de la Nación.

Entre 1815 y 20 se dedicó casi especialmente a armar corsarios contra el comercio español, y no es, seguramente, el menos eficaz y práctico de los servicios que prestó al país en su lucha por la independencia. Bastárale para su gloria ser el armador de la *Argentina,* pero lo fué también de otros como el *Chacabuco, General Rondeau* y *Teodora.*

En 1820 desempeñó la secretaría de guerra y gobierno y participó de las tumultuosas agitaciones de ese año, tristemente célebre en nuestros recuerdos nacionales: fué delegado por el Cabildo ante el caudillo Ramírez para celebrar la paz, intento generoso en que fracasó.

En 1827 fué designado con Don Domingo Victorio Achega para desempeñar el cargo de Diputado de Buenos Aires en la Convención Nacional que debía reunirse en Santa Fe.

Después deja de aparecer en la vida pública. Enemigo de Rosas, pasó los años de su tiranía relegado al olvido y lamen-

tando en la intimidad del hogar las desgracias de la patria a cuya libertad había contribuído. Falleció en Buenos Aires, desesperanzado de contemplar en paz y en concordia a la familia argentina, el 20 de agosto de 1857, a los noventa años de una vida meritoria y proficua.

Y allí, en las regiones de la luz, se encontraría su alma selecta con la de su bravísimo capitán, que mucho antes abandonara su envoltura carnal en esas mismas costas del Pacífico que ilustró con sus bizarrías.

Había nacido Bouchard a orillas del Mediterráneo, en Saint Tropez (Francia) entre los años de 1782 a 85 (1) y era su calidad social "distinguida" ateniéndonos a la afirmación de su foja de servicios.

El retrato que de él traza Mitre en aquella época es una hermosa "agua fuerte": "El capitán Buchardo, a cuya dirección iba fiada la *Argentina* y su fortuna, reunía en sí, física y moralmente, las cualidades y los defectos de un héroe aventurero. Al emprender su viaje, en 1817, hallábase en todo el vigor de la juventud, pues sólo contaba entonces poco más de 33 años. De estatura elevada, formas atléticas y sólidamente constituído, podía desafiar impunemente la fatiga. De tez morena, cabello obscuro y recio, y ojos negros, rasgados, penetrantes y duros, todo revelaba en él un temperamento ardiente. Una expresión de energía, más bien fría que serena, que como la quietud del mar, hacía presentir las borrascas de una naturaleza que se contenía, era el carácter distintivo de su fisonomía regular y simpática. Marchaba siempre erguido, con su cabeza abultada echada hacia atrás, mostrando en sus ademanes resueltos la voluntad deliberada de un hombre de acción y el aplomo del hombre de mando. Vigilante, sobrio, habitualmente bondadoso, de una imaginación fogosa y vagabunda, a la par que de una prudencia fría, abrigando en su alma el entusiasmo de su patria adoptiva y el anhelo de la riqueza, era el hombre a propósito para mandar aquella reunión de hombres mancomunados por los mismos intereses y pasiones, a

(1) En una foja de servicios de Bouchard, subscripta por el coronel don Juan Ramón Roxas, fechada el 17 de mayo de 1814, se le anotan 29 años de edad, siendo la que recuerda en su ya citado trabajo el general Mitre; pero en otra que tenemos a la vista, subscripta por San Martín en 22 de junio de 1812, constan 30 años de edad.

EL

Dr. ECHEVARRIA.

A SU AMIGO

D. HIPOLITO BOUCHARD.

Salve feliz viagero; ya triunfaste
De tus fieros rivales, que sumidos
En su furor inérte con bramidos
El mérito proclaman que ganaste.

Salve otra vez, y mil; pues que pisaste,
A la erinósa embidia; y abatidos
Sus impíos ministros, confundidos,
Entre las glorias giran, que alcanzáste.

Llega ó Bouchard! al seno placentero
De la santa amistad. Allí recibe
De los mas dignos premios el primero.

Tu nombre ilustre, ya la historia escribe:
Y la misma, por colmo de tu gloria
Del tiempo lo encomienda á la memoria.

Buenos-Ayres: Imprenta de la Independencia.

los que él servía de centro y de vínculo, subordinándolos al doble objeto que el jefe debía tener en vista". (1)

Se dice que su primera ocupación había sido la de navegación y comercio, lo que se adapta perfectamente a la circunstancia de haber corrido sus primeros años en un puerto de mar; otros aseguran que durante el primer imperio napoleónico había servido como segundo comandante de un corsario y asistido a varios combates con buques ingleses.

A la revolución de Mayo de 810 se hallaba en la capital del virreinato del río de la Plata. Cómo, cuándo, por qué había venido, es algo que no hemos podido poner en claro; pero ya hemos visto a su tiempo que ingresó a su servicio y asistió a la infausta jornada de San Nicolás el 2 de marzo de 1811 y dejado constancia vindicatoria de su conducta en aquella memorable emergencia (2).

Después de aquel descalabro, los realistas, dominadores de las aguas del Plata, decidieron intimidar a Buenos Aires bombardeándola sin peligro, lo que ejecutaron en la noche del 15 de julio, lanzando sobre la ciudad indefensa los buques españoles que mandaba Michelena, treinta y cuatro bombas y balas rasas; y correspondió a Bouchard el honor de contrarrestar su acción, batiéndolos con una pequeña lancha cañonera que les obligó a retirarse con un fuego tan vivo como eficaz.

Se alistó posteriormente en el escuadrón de Granaderos a Caballo, precursor del famoso regimiento que organizaba San Martín, en clase de alférez, el 24 de abril de 1812, ascendiendo a teniente el 4 de junio de ese año. El 22 del mismo su jefe escribía de su puño, en su foja de servicios, en el sitio reservado a "notas del comandante", las siguientes: VALOR, *no me consta;* APLICACIÓN, *mucha;* CAPACIDAD, *regular;* CONDUCTA, *buena;* ESTADO, *soltero* (3); pero poco más tarde, el 27 de fe-

(1) Mitre. Trabajo citado. Barros Arana lo juzga: "Intrépido hasta la temeridad, arrogante é inflamable, estaba desprovisto de cultura de espíritu, era tosco en sus modales y maneras y duro en sus sentimientos."

(2) Véase tomo 1.°, Capítulo V, pág. 81, y nota 12 del Apéndice, tomo 2.°, pág. 181.

(3) Casó en 1812, siendo capitán, con doña Norberta Merlo, autorizando el matrimonio el capellán del regimiento, don José Gabriel Pena, y apadrinándolo el segundo jefe, don Carlos de Alvear y su esposa doña María del Carmen Quintanilla. En 1813, 16 de octubre, nació su hija Carmen, apadrinada por Alvear y su esposa; y el 17 de julio de 1817, días después de su partida al crucero alrededor del mundo, su hija Fermina, que llevó a la pila el doctor Echevarría. El 15 de marzo de 1869 falleció en Montevideo la señora de Merlo, viuda de Bouchard.

brero de 1813, tenía que agregar, redactando el parte de su primera victoria en tierra americana: "una bandera, que pongo en mano de V. E. y la arrancó, con la vida, al abanderado el valiente oficial D. Hipólito Bouchard", lo que le valió, como el más preciado premio, que la Asamblea Nacional le expidiera título de ciudadano argentino veinte días después de la hazaña.

Poco después se dió nuevamente a la vida del mar que ejercía en su espíritu una atracción irresistible, y se hizo armador y corsario, reanudando sus aventuras de esta clase, como lo hemos visto, mandando el *Halcón* y llevándolas al grado de la hazaña admirable pisando el puente de mando de la *Argentina*.

Terminada su campaña de circunnavegación, se puso al servicio de la expedición libertadora del Perú, guiada por San Martín, tocándole conducir en la *Argentina* artículos de guerra y la tropa de caballería del ejército destinado a fundar la libertad de la tierra de los Incas.

Allí, al servicio primeramente de la marina peruana en que permaneció varios años, y dedicado después al comercio, murió obscuramente, en 1843, sin regresar a la tierra de su adopción y predilección, cuya historia naval ilustró con uno de sus más interesantes episodios y de todos el que revela con la elocuencia de su temeraria audacia el temple extraordinario de aquellos hombres puestos al servicio de la causa de la libertad americana.

El Teniente D. Ypolito Bouchar - - su edad 30 años, su pais Francia - - - - - - su calidad Distinguida - - - su salud Robusta - - - - sus servicios y circunstancias los que expresa.

Tiempo en que empezó á servir los Empleos.				Tiempo que ha sirve, y quanto en cada Empleo			
EMPLEOS	Dias	Meses	Años	EMPLEOS	Años	Meses	Dias
Alferez - - -	24.	Abril	1812	De Alferez - - -	"	1	10
Teniente - - -	4.	Junio	1812	De Teniente - - -	"	"	19
Total hasta el 22. de Junio de 1812 - - - - - - - - - - - -					"	1	29

Regimientos donde há servido.

En el Esquadron de Granad.s á Cavallo, Un Mes y Veinte y nueve días

Campañas y acciones de Guerra en que se ha hallado.

Fue de Segundo Comandante en la Expedicion Maritima destinada á el Paraguay en el año de 1811, la q.e fue tomada p.r los Enemigos de la Causa publica en S.n Nicolas de los Arroyos, y hechole Consejo de Guerra p.r lo acaecido, salio ser buen oficial y Servidor al estado = se le confirió el mando de Una Lancha Cañonera con la que le hizo Un vivo fuego á los Enemigos quando Bombardearon la Capital, y les obligó á retirarse por el daño q.e havian recivido. = Fue Comandante de la Zumaca Santo Domingo y de este Rio portandose con toda actividad.

Notas del Comandante.

Valor No me consta
Aplicacion Mucha
Capacidad Regular.
Conducta . Buena
Estado . . Soltero

Jose de S.n Martin

HOJA DE SERVICIOS DE BOUCHARD

CAPITULO VIII

La traición de *La Trinidad*

Sumario: Expedición a ultramar: La *Reina María Isabel*. — Salida en convoy del puerto de Cádiz. — Enfermedad del Comandante Del Castillo. — Recalada en Tenerife. — El Comandante Capáz se recibe del mando. — Zarpa de las Canarias. — El transporte *Trinidad*. — El alzamiento: asesinato de oficiales. — Arribada al puerto de la Ensenada. — Presentación al gobierno argentino. — Recepción de los pasados. — Comentarios de la "Gaceta". — Medidas para apresar el convoy en las aguas del Pacífico. — Victoria de Blanco Encalada. — D. Dionisio Capáz: sus servicios y responsabilidades históricas.

Con el propósito de reforzar las tropas que sostenían en el sud de Chile su autoridad contra la acción de los independientes, dispuso el rey una expedición de auxilio, fuerte de 2.000 hombres, que debía zarpar de Cádiz, para el puerto de Talcahuano, a la sazón en poder de Osorio, y que éste había de abandonar, desmantelando sus fortificaciones (8 de septiembre de 1818), embarcándose para el Callao y dejando al coronel Sánchez como jefe superior de la provincia de Concepción, antes de la arribada de aquélla a su destino.

El cuerpo expedicionario formado por 1.600 hombres del Regimiento de infantería de Cantabria, 300 soldados de caballería, 90 zapadores, 90 de artillería ligera y de batir y un tren y parque abundante, debía ser embarcado en los transportes *Trinidad, Jerezana, Especulación, Dolores, Escorpión, Magdalena, Todos Santos, San Fernando, San Xavier, María* y *Atocha* (1), a los cuales convoyarían la fragata *Patricia* recientemente comprada al gobierno ruso y bautizada con la denominación de *Reina María Isabel* y el navío de la misma procedencia *Norte Ayler*, que no pudo zarpar porque al recorrer sus obras muertas se comprobó que partes vitales de la nave estaban podridas...

El Capitán general del Departamento de Cádiz facultado a

(1) A los que se incorporó en la navegación, antes de arribar a Tenerife, la fragata *Carlota*, que se hallaba a media carga y con destino al Callao.

ello por real orden, nombró comandante de aquella hermosa fragata de 48 cañones, al capitán de navío D. Manuel del Castillo y su segundo al teniente de navío D. Dionisio Capáz, residentes en esa ciudad. (1)

Setenta y dos días fueron empleados en aprestar la fragata y transportes, teniendo esos marinos que luchar con todos los inconvenientes de una administración militar desquiciada. Completada su dotación de 241 hombres, se alzó el ancla en el puerto de Cádiz en la mañana del 21 de Mayo, día de Corpus. El 23 se llamó a los capitanes de los transportes para hacerles conocer la derrota que debían seguir en caso de separación, y en pliego cerrado las instrucciones reservadas. El 26 avisó la fragata *Todos los Santos*, que hacía diez y seis pulgadas de agua por hora.

Ese día, después de la comida, en momentos que bebían el café, se levantó el Comandante del Castillo con intento de dirigirse a su camarote, cayendo al instante víctima de un ataque perlático que el cirujano de a bordo declaró mortal; y desde ese instante se hizo cargo de la dirección del convoy el segundo, Capáz, si bien no se efectuó la transmisión del mando, hasta algunos días más tarde.

Tal desgraciado accidente, la urgencia de atender al enfermo con mayores recursos que los escasísimos de a bordo, y la necesidad de cerciorarse del verdadero estado de la fragata trasporte averiada, obligaron la recalada en el puerto de Santa Cruz de Tenerife donde se resolvió el regreso de ésta por sus pésimas condiciones, conduciendo al jefe enfermo.

---

(1) El equipaje de la *María Isabel* fué compuesto, además de los comandantes nombrados, por el teniente de fragata don Juan Navarro; 1.er piloto, graduado de teniente de fragata don Sebastián Damiano; alférez de navío don Juan Antonio Martín, oficial de la tropa; alférez de navío Eusebio Fiscar, íd. de fragata don José Ibarra; guardia marina Miguel Valencia; aventurero Francisco Xavier Marquecho; 2 capellanes, un 2.° piloto, dos 3.os, un 2.° cirujano, 4 carpinteros, 4 calafates, 1 sangrador, 1 velero, 1 herrero, 1 farolero, 1 armero, un 1.er contramaestre, un 2.°, 3 guardianes, 50 soldados de infantería de marina, 20 de la real Brigada, y marinería compuesta de 10 artilleros de preferencia, 40 ordinarios, 40 marineros, 40 grumetes y 6 pajes, cuyas clases no pudieron completarse porque en el Departamento no existía sino marinería de nueva matrícula, casi toda bisoña. Llevaba de transporte 140 individuos de tropa con 8 oficiales, a que se agregó a última hora un oficial y un cadete de pasaje, al mando todos del teniente coronel don Fausto del Hoyo, que, a su vez, dependía del coronel don Juan Loriga, jefe del Estado Mayor. Conducía 4 cañones, mucha munición, víveres para seis meses. En el resto del convoy se conducían 4.000 fusiles y un gran parque.

El 4 de junio se hizo junta de médicos encabezada por el cirujano de a bordo para examinar la dolencia que tenía postrado al Comandante, y a su declaración unánime de la irremediable gravedad que le afectaba, dispuso éste citar a su cámara a los señores oficiales así como a los jefes del cuerpo expedicionario, ante los cuales y con las formalidades de ordenanza hizo trasmisión del mando al segundo, señor Capáz, declarando que con ello "cedía a la disposición de la Providencia" y cumplía las órdenes de su soberano; subscribiendo el acta, a su ruego, por estar imposibilitado del uso de la mano derecha, el coronel jefe del estado mayor D. Juan Loriga (1).

Tres días después (7 de junio) abandonaba las islas Canarias con el grave disgusto de haber constatado la ausencia de disciplina, de decoro personal y decencia que caracterizaba a los militares que formaban el cuerpo expedicionario (2), de que hicieran notable exteriorización en tierra y la continuaran posteriormente a bordo, y de la que el Comandante Capáz hizo ante el Consejo de guerra a que fuera sometido una pintura realmente abrumadora, cuadro de abominación moral en que ocupan el sitio principal el citado coronel Loriga, el comandante Hoyo, y muy particularmente un teniente Manuel Valledor cuya procacidad y desmanes colmaron la medida de lo tolerable. Tiempos duros fatigaron al convoy que se dispersó perdiéndose de vista de la Capitana a las inmediaciones de los 39.° de latitud sud; navegando ésta hasta las inmediaciones de las islas Malvinas con cielo tan cubierto que no pudo tomar una observación y tiempos tan contrarios que no le permitieron acercarse a las costas patagónicas a reconocer el Cabo Blanco, a 47°, más o menos, punto de reunión señalado.

Sacudido por vientos tempestuosos consiguió doblar penosamente el Cabo de Hornos, el 13 de octubre montó el *Victoria* y siete días después (el 21) recalaba en la isla de la Mocha, también indicado como lugar de concurrencia general a las naves dispersas.

---

(1) Acta de 4 de junio de 1818, a bordo de dicha fragata en la rada de Santa Cruz de Tenerife.

(2) Pueyrredón, hablándole a O'Higgins de la escuadra surta en Cádiz, le decía en carta de 16 de julio de 1818 estas notabilísimas palabras: "Acaba de llegar Riesco del puerto de Cádiz. La escuadra rusa es inutil y podrida, incapáz de hacer viaje á parte alguna. *Todo lo demás estaba como la escuadra.*"

Valiérale más haberse hundido en las soledades antárticas que tan ásperamente le trataran, pero siempre con más benevolencia que los hombres...

*
* *

En tanto, los transportes *Trinidad, Jerezana y Carlota,* se habían separado definitivamente del convoy al cruzar la línea, allá por los días últimos de junio. No nos interesa la suerte de los últimos, pero no así la de aquel que fué escenario de un hecho memorable y origen de una de las victorias navales que mayor perjuicio causara al rey de España en su lucha con los americanos del sud. "Este fué el principio de todos los reveses que condujeron gradualmente la autoridad real al precipicio", dice Torrente, olvidándose con una admirable simplicidad de Chacabuco y de Maipú, lo que aclara con más acierto y verdad el historiador López, afirmando "que tal hecho, aislado al parecer, vino a decidir de la dominación del Pacífico, suprimiendo los inconvenientes y las futuras erogaciones que nos imponía el armamento naval que allí se estaba formando contra el virrey del Perú (1), con lo que, y a pesar de todo, jamás podrá ese suceso y sus actores contar con la simpatía ni aprobación de los libres de América.

Entre las tropas embarcadas en Cádiz figuraban las 2.ª y 3.ª compañías del 2.º batallón del Regimiento de Cantabria, que fueron embarcadas en la *Trinidad* al mando del capitán, y primer ayudante del batallón, Don Francisco Bardarán (2).

En la 3.ª compañía revistaban Remigio Martínez y Juan González, soldados con grado y paga de sargento 2.º, con cuatro divisas de acciones de guerra y una de premio, que meditaron desde que se alejaron de las costas de su patria promover una sublevación a bordo para pasarse bajo las banderas americanas, ya en el mar si se les presentaba oportunidad propicia, ya en tierra si no les fuera posible ejecutar el pensamiento durante la travesía.

Aunados en ese propósito, hablaron, con las precauciones

(1) V. F. López. — Hist. de la Rep. Argentina, tomo 7.º
(2) Bandarán le llama Torrente; Bandarás, los sublevados.

que lo peligroso del caso imponía, al sargento graduado de subteniente Don Francisco Pelegrín, quien no solamente lo aprobó, si que les ofreció su cooperación más decidida. Asegurado tal concurso, los confabulados iniciaron con igual discreción en el conocimiento del proyecto a once sargentos y cabos de las compañías, todos los que se comprometieron a secundarlos en la abominable acción que meditaban y que, cualquiera que fuera el beneficio material que aportara a nuestra santa causa, la probidad argentina no puede ni aprobar ni aplaudir (1).

Parece que el desdichado comandante Bandarán había sentido los trabajos subversivos o sospechádolos, porque mandó recoger y guardar el armamento portátil en la Cámara baja, con el pretexto de cuidarlo mejor, dejando únicamente a los sargentos sus espadas y un número escaso de bayonetas para el servicio de las "imaginarias" y guardias de prevención; pero Pelegrín, en quien aquel oficial depositaba inmerecida confianza, substrajo ocho fusiles y carabinas con una dotación de dos centenares de cartuchos a bala.

En estas condiciones esperaron hasta el 22 de julio que, estando todo prevenido y listo, decidieron dar la señal del alzamiento. Avisados los complicados en el siniestro plan, esperaron pacientemente el relevo de la guardia, que se ejecutó a las 12 de la noche; con el auxilio de Pelegrín tomaron las armas substraídas, y subiendo cautelosamente a cubierta, obligaron a los soldados que hacían aquel servicio a bajar, ocupando todas las puertas de la Cámara y escotillas para evitar la salida de toda persona, y llamando uno a uno, separadamente, a los oficiales, les intimaron sus propósitos de traicionar su deber de soldados y españoles, separarse de la causa del Rey y ofrecer su concurso a los que en América peleaban por emanciparse de su tutela, y que en este concepto los que aceptaran acompañarlos serían conservados en sus puestos y reconocida su autoridad...

---

(1) Las apreciaciones y juicios de este trabajo, exceptuando las registradas en el "Crucero de Brown en el Pacífico" — Capítulo III — nos pertenecen en absoluto; pero conociendo profundamente, como tuvimos la honra y felicidad de compenetrarlo, el espíritu nobilísimo, ideas y juicios del doctor Carranza, nuestro maestro venerado, estamos seguros de interpretarlo con toda fidelidad y probidad. Hacemos esta declaración, que sin esa consideración hubiéramos omitido por inútil, para cubrirnos hasta de la sospecha de atribuir al doctor Carranza, después de su muerte, pensamientos que no fueran suyos.—J. J. Biedma.

La inicua proposición fué aceptada mansa y servilmente por el teniente graduado de capitán Francisco Bringas (1), los de igual clase José Solé y Francisco Albornat, subteniente graduado de teniente Manuel Abreu, sargento graduado de subteniente Marcelino Martínez, y el capellán fray Miguel de Pallares, religioso mercedario, todos del Cantabria, los cuales recibieron en premio de su infidencia y de manos de sus subalternos un ascenso de grado del que les correspondía como premio y estímulo de su acción.

Felizmente, para el honor de las armas, rechazaron la ignominiosa imposición, castigando el rostro de sus victimarios con el latigazo del espantoso y justiciero apóstrofe de "TRAIDORES" los Capitanes del mismo regimiento D. Francisco Bandarán, sevillano; D. Cosme Miranda, de Zaragoza; D. Juan Manuel de la Fuente, americano; subtenientes D. José Apoita, vizcaíno; D. José de Burgos, de la Mancha; D. Nicolás Sánchez Tembleque, de San Lúcar de Barrameda; y el cabo 1.° José Fernández, gaditano, todos los cuales, a excepción del último de los Capitanes, a pesar de ser enemigos de nuestra libertad, merecen nuestro respeto y consideración porque cumplieron su austero deber de soldados y españoles muriendo por la patria y por su honor, antes que mancharse con el crimen más atroz y repugnante que puede cometer un hombre como ciudadano y militar (2).

---

(1) Bringas, según el historiador Torrente, "cedió al torrente de los sucesos pero con Alborna quiso subsanar su opinion huyendo prontamente al Brasil"; pero todo ello es falso porque es constante que antes de producirse el motín fué apalabrado por el subteniente Martínez, conviniendo con él que en pisando tierra "se pasaría al ejército de la patria", y es de suponer que conocida por Martínez su inclinación, no le reservaría el proyecto de rebelarse en que estaba comprometido con Pelegrín, y respecto del cual guardó sigilo únicamente con los oficiales que sabía y conocía irreducibles, como lo probaron, prefiriendo la muerte a traicionar su patria. En cuanto a la fuga que les atribuye Torrente con el propósito de subsanar su opinión, es otra falsedad, pues consta en la "Gaceta", diario oficial, que los tales "regresaron a España, *juramentados*, y con permiso del gobierno argentino"; de manera que, presentándose al Perú para tomar las armas en defensa del rey, falsearon el juramento y fueron dos veces perjuros y traidores. ¡Tremendo castigo que reciben de la Historia!

(2) Exceptuamos de nuestra consideración al capitán de la 3.ª compañía del 2.° batallón, don Juan Manuel de la Fuente, natural de Arequipa (Perú), aparte de esta circunstancia que bastaría a ello, por la de ser uno de los oficiales prisioneros en la batalla de Salta que obtuvieron la libertad, jurando por su honor no volver a tomar las armas contra los que luchaban por la independencia, y quebrantó tan sagrado compromiso. Obedeciendo al mismo principio moral

Y en efecto: aquellos miserables lejos de respetar los nobles sentimientos que inspiraban a esos bravos su abnegada conducta, exacerbados, sin duda, por el apóstrofe quemante que les laceraba la conciencia, acometiéronles con furia, desgarraron sus pechos con hondas heridas, por las que escapó el espíritu que alentaba sus arrogancias, y arrojaron al mar sus cadáveres que tuvieron en su seno honrada cuna cantada por la voz potente de sus tempestades, glorificada por la justicia de los buenos y de los honestos!

Estos asesinatos advirtieron a los restantes tripulantes del transporte lo que ocurría, y en tanto que algunos se plegaban abiertamente al motín, los más lo aplaudieron y aprobaron poniéndose a las órdenes de los oficiales complicados en él, a quienes acordaron en acto plebiscitario un grado sobre el que obtenían; pero si bien obedecían la autoridad de éstos, era más en apariencia, pues que en todo el curso de la navegación y hasta la arribada a la Ensenada, Martínez y González conservaron el cetro del mando y les fué rendida por todos la más cumplida obediencia, haciéndose cargo con incansable celo y sin reservar fatiga de mantener el orden a bordo, a fin de asegurar el éxito de su empresa, y para ello, entre otros recursos a que acudieron, no fué de los menos eficaces la distribución del equipo de los oficiales sacrificados.

La mayor novedad ocurrida desde entonces, fué la sorpresa del sargento 2.° José del Real, natural de Málaga, y el cabo 1.° José Lorite, de Algeciras, en el momento de ejecutar, a altas horas de la noche del 8 al 9 de agosto, el heroico proyecto de volar el buque incendiando la Santa Bárbara, que le ocasionó la muerte en castigo de su intentona (1).

Surgida la *Trinidad* en el puerto de la Ensenada de Barragán, el capitán Bringas solicitó la protección del gobierno de

---

que nos hace inclinarnos sin esfuerzo ante la memoria de aquellos austeros españoles, e invocándolo en nuestro descargo, negamos nuestro homenaje a la del americano perjuro, a quien, empero, debe tenerse en cuenta la fidelidad a la bandera de sus amores que tal vez le arrastró a no respetar las virtudes que más ennoblecen y embellecen al alma humana.

(1) Torrente le llama José Reyes, y agrega a la intentona un cabo Antonio Fernández, de que nada dice la versión de los sacrificadores, que es la que seguimos. "Su muerte instantánea, dice aquel escritor, acompañada de los más bárbaros tormentos, fué el premio de los varoniles esfuerzos de aquellos valientes, que por su osadía y fiero heroísmo habrían merecido de la antigua gentilidad un culto respetuoso."

Buenos Aires, poniéndose a sus órdenes con la tropa y oficiales que conducía la fragata nombrada, su capitán, tripulación y algunos pasajeros (1); el cual dispuso que se trasladara a aquel punto a recibir los pasados el general D. Eustaquio Díaz Vélez, quien fué aclamado con ¡vivas! y expresivas demostraciones de entusiasmo y agradecimiento por los ofrecimientos de favor y ayuda que les hizo en su nombre, disponiendo que la fragata pasara a fondear a la rada interior de Buenos Aires y la tropa fuera conducida por la vía terrestre a la ciudad.

*
* *

"Nuestro Gobierno Supremo", decía la *Gaceta*, "ha abierto los brazos para recibir a unos hombres que, irritados con las vexaciones e injusticias de su rey, no sólo no han querido ser cómplices de su tiranía, pero ni aún conservar los vínculos de la lealtad y vasallaje, que han considerado disueltos por la manifiesta violación de todos los deberes que unen al monarca con sus súbditos. Nosotros creemos que bien pronto la Nación en masa hará entender a su alucinado rey que el proyecto de sujetar otra vez a su imperio estas regiones es tan injusto como ruinoso a la antigua metrópoli debilitada ya por las guerras continuas y la mala administración. Tenemos a la vista una carta de Lima escrita por un realista a un su corresponsal de la península, de fecha reciente en que le dice: "Estas Américas se hallan en el mayor desastre y ruina a causa de las continuas guerras en que estamos envueltos hace tantos años, sin que hasta el presente se puedan sosegar los alzamientos de las provincias, a pesar de la tropa venida de España, pues cuando se aquietan por un lado se alborotan por otro, en cuya faena se han consumido muchos españoles; y así ya no serán las dichosas Américas lo que fueron, aunque lleguen a tranquilizarse, motivo porque la juventud que pensaba en su fortuna por estos remotos países, sólo deben tratar de su establecimiento alrededor de los suyos en la tierra de su natura-

(1) Véase Apéndice, Nota N.° 7.

leza". Así habla un realista, y bien se deja ver que sólo una convicción íntima puede inspirarle semejante lenguaje. Así habla un realista que escribe en Lima, punto distante del teatro de la guerra y donde por lo mismo no es el pavor quien debe inspirar unas ideas tan melancólicas al desconsolado español. ¿Qué de extrañar es, entonces, que los peninsulares aún de la ínfima clase, a los que ya no puede ocultarse tales noticias, ni el estado imponente de los nuevos gobiernos y sus repetidas victorias sobre las tropas europeas más acreditadas, se resistan a ser al mismo tiempo los cómplices y las víctimas del furor de un monarca despechado? ¿Qué mayor prueba pueden tener las naciones de la impotencia de España en la actual lucha que la deserción de una fragata de la expedición arrostrando tantos peligros? Los oficiales pasados refieren un suceso bien notable del descontento de las tropas expedicionarias. El conde de Abisbal arengó en Cádiz a la expedición antes de su embarque, y diciendo que contaba con que vendrían gustosos a vengar los ultrages hechos al mejor de los reyes, salieron al frente dos granaderos y dijeron en tono firme que ellos no venían contentos. Se les preguntó por qué, y habiendo contestado que hacía ocho meses que no se les pagaba, los mandó en el acto pasar por las armas. Esa sangre derramada prueba a despecho del feroz O'Donell y de su digno amo, que el descontento de los ejércitos ha llegado a su colmo, y que sólo el temor puede impedir que no se manifieste universalmente el disgusto y la opresión en que gime todo el pueblo español. La América será el asilo de los desgraciados peninsulares, y los libres de la fragata *Trinidad* han enseñado el camino a sus paisanos, para escapar a la ignominia y a la degradación de un nombre otro tiempo tan ilustre. Nosotros, en medio de una noble pobreza estamos haciendo esfuerzos para socorrer a estos nuevos hermanos y hacer que no se arrepientan de su empresa. Españoles: con un carácter como el nuestro, vosotros no entendéis vuestros intereses si no os apresuráis a manifestar que no sois nuestros enemigos (1)."

En efecto, el recibimiento que se les dispensó es de aquellos con que únicamente debiera honrarse el mérito, aun en situa-

(1) "Gaceta de Buenos Aires", N.° 86, Set. 2 de 1818.

ciones extremadas en que se explica, sino se justifica, que la virtud capitule con el dolo.

El domingo 6 de septiembre hicieron su entrada triunfal por las calles de Buenos Aires. En la carrera entre la Residencia y la plaza de la Victoria estaban tendidas nuestras tropas en doble fila a lo largo de ambas aceras, formando calle. Por ella entraron los tránsfugas, haciendo cabeza de la columna que formaban sucesivamente a sus espaldas las bizarras fuerzas militares. Nuestra bandera nacional, nuestra gloriosa enseña patria, era conducida por Remigio Martínez, "el memorable cabo principal de la empresa" según lo calificaba la "Gaceta", y a quien, como a su colega Juan González, el gobierno le había concedido el empleo de teniente del ejército de línea; y el pueblo, pagando tributo, como el gobierno, a la suprema necesidad de aceptar como buena aquella falsa moneda, en razón de la situación y difíciles circunstancias, se asoció ruidosamente a la recepción.

Llegado el concurso a la plaza de la Victoria, el Jefe de Estado Mayor General, D. José Rondeau, dirigióles la siguiente arenga:

"Amigos:

"Víctimas de la opresión de vuestra patria habéis rehusado servir de instrumentos de la injusticia y de la crueldad en la nuestra. Para escapar a esta ignominia habéis corrido grandes riesgos, que recomiendan vuestro valor, y nosotros esperamos que para no malograr la fama de una acción tan atrevida os hagáis de nuevos títulos que os conserve nuestro aprecio con la práctica de las virtudes militares y cívicas. Libre fué vuestra elección cuando os dirigísteis a nuestras playas, libre será la de vuestro destino. Nuestro jefe supremo, a cuyo nombre os hablo, no quiere imponeros deberes que hagan la menor violencia a vuestra libertad. Este nombre sagrado no habrá sido invocado por vosotros vanamente. Ora reguéis este suelo, que se os ofrece como asilo, con vuestra sangre o con vuestros sudores, la patria no sería menos agradecida a los que se sacrificasen en su defensa, que a los que se empleasen en su prosperidad. Vosotros habéis probado ya que es generosa, cuando

la debéis tantas demostraciones públicas de su estimación: cuidad de que no haya uno solo entre vosotros que dé ocasión a nuestros enemigos de que disminuya nuestras glorias".

Acalladas las aclamaciones y vítores al pueblo argentino, a sus más altas autoridades y ejércitos, se les encaminó al alojamiento que se les destinó en el cuartel de Aguerridos, que ellos estrenaron, y era, sin duda, el mejor de la plaza, a donde acudieron todas las clases del pueblo "a satisfacer su curiosidad" dice la crónica contemporánea, si bien palia esta verdad el escritor agregando "que a prestar también nuevos obsequios a los recién llegados, quienes han tenido ocasión de conocer que sinceramente se les aprecia (1)".

El gobierno, ejecutando acto de sincera probidad, no se inclinó a utilizar los servicios de estos hombres, apresurándose a dejarles desde el primer momento la más cabal libertad de elección o adopción del destino que más les cuadrase o fuera de su agrado.

En consecuencia resolvió, defiriendo a los deseos manifestados por los interesados:

Que regresasen a España, *juramentados*, los capitanes Bringas y Albornat, quienes retribuyeron condignamente la magnanimidad presentándose a las autoridades militares del Perú *como fugados* de las prisiones de Buenos Aires, con lo que agregaron a la infamia de la traición a su patria y a su rey, la del perjurio y de la mentira que abominan los hombres de corazón sano y honrada conciencia; que se aceptaran en el servicio militar del país a un capitán (2), un teniente (3), dos subtenientes (4), 6 tambores, 2 cabos y 10 soldados; que se

---

(1) "Gaceta", N.° 87.

(2) José Solé. — El 28 de septiembre se le confirió el empleo de capitán de ejército. — El 11 de octubre de 1820 se le nombró capitán de la 1.ª compañía del 1.er escuadrón del cuerpo de Húsares del Orden.

(3) Manuel Abreu. — Se le confirió el empleo de teniente 2.° del batallón N.° 7 de infantería el 20 de diciembre de 1819. Hasta entonces figuraba como licenciado. "El díscolo y malvado subteniente Manuel Abreu, que tuvo alguna parte en aquel crimen, dice Torrente, fué arrojado por sus vicios de las mismas filas rebeldes, y habiendo tenido la osadía de presentarse en España, sufrió la pena de 10 años de presidio con retención". Hist. de la rev. hisp. americana.

(4) Marcelino Martínez, se le confirió el empleo con agregación al E. M. del ejército de los Andes y la antigüedad de 12 de noviembre de 1818, el 4 de diciembre. A Francisco Pelegrini le fué conferido el empleo de subteniente el 28 de septiembre de 1818, y siéndolo de la 4.ª compañía del 1r. batallón del Regimiento de Granaderos de Infantería solicitó su retiro y absoluta licencia por sus enfermedades y se le acordó el 30 de abril de 1819.

incorporaran al ejército de los Andes, a su pedido, Remigio Martínez y Juan González, 2 sargentos (1), 1 tambor, 9 cabos y 8 soldados; que se acordara licencia absoluta a 9 sargentos, 18 cabos y 111 soldados, de modo que de los 8 oficiales y 178 individuos de tropa pasados de los tripulantes de la *Trinidad*, el gobierno aceptó, sin duda por forzada cortesía, la cooperación de seis oficiales y cuarenta soldados. ¡No era, no cabe duda, la potencia de la contribución material de los pasados a la revolución americana lo que movía la ecuanimidad del gobierno argentino!

El mercedario fray Miguel de Pallares, capellán de la fragata, solicitó permiso para residir en el país y se le concedió. A los licenciados se les acreditó su situación con un documento extendido por las autoridades militares que decía "podrá trabajar libremente en su oficio sin ser molestado ni comprendido en las prohibiciones hechas a los demás españoles, toda vez que se comporte con honradez y observe las leyes del país"; y a los caudillos del movimiento que pidieron ingresar al ejército en servicio nacional se les acordó, por órgano de la misma autoridad, el Jefe del Estado Mayor del Ejército, una cédula en que, dejando constancia de su conducta en el suceso de la *Trinidad*, se les concedía el uso de un escudo de distinción a usar en el brazo izquierdo, confeccionado en paño de fondo blanco con orla celeste y la inscripción *"La Patria a sus nuevos hijos"*, con la prevención, en favor del portador, de ser considerado en el servicio para sus adelantamientos y premios suce-

---

(1) Uno de éstos, Catalino Biendicho, dejó el triste recuerdo de un crimen horroroso. Hallándose el Batallón N.° 1 de Cazadores de los Andes en la ciudad de San Juan, fué sublevado a principios de 1820 por el capitán Mariano Mendizabal y los tenientes Morillo y Del Corro. Fueron apresados por los motineros el comandante D. Severo García Grande de Sequeira, el mayor Lucio Salvadores, comandante Camilo Benavente, capitanes Juan B. Bosso, Pedro Zorrilla, Nicolás Vega, Manuel A. Zuluaga y José María Zelada, con otros varios oficiales que no quisieron plegarse al movimiento. Días después de aquel suceso, los cuatro primeros fueron sacados del cuartel con el pretexto de enviarlos a Chile a continuar allí sus servicios según lo habían pedido y fueron confiados a la custodia del ex sargento Biendicho, que acababa de ser ascendido a teniente por Mendizabal, el cual debía conducirlos a Mendoza con una escolta de milicianos. Estos malogrados oficiales fueron ultimados por ese bribón en los campos de Valle Fértil.

Biendicho había sido incorporado a ese batallón como sargento 2.° de su 3.ª compañía. Fué fusilado algún tiempo después por su cómplice Del Corro, en la plaza de San Juan. Igual suerte corrieron Mendizabal, fusilado en Lima, y Morillo en Huaura, por sentencia de los consejos de guerra que los juzgó.

sivos. Pero conste en honor de nuestro gobierno que de este premio, que no puede catalogarse entre los gloriosos que acordó la patria a sus servidores, no han quedado antecedentes legales en nuestros archivos administrativos!

*
* *

El periódico oficial, órgano por el cual el gobierno difundía sus ideas en el pueblo, consideró y comentó este suceso en sí mismo, en sus consecuencias y resultados, tratando de demostrar, si bien eludiendo herir con apreciaciones intempestivas a sus autores responsables, que alguna razón poderosa lo explicaba y en cierto modo lo justificaba.

Manifestando la resistencia del gobierno a enrolar en nuestras filas a aquellos soldados a pesar de la benevolencia de la acogida con que fueron honrados, y favorecidos, decía: "Los que no quieren conocer todo el fondo de la generosidad americana, no verían en aquellas demostraciones más que miras interesadas; creerían que nuestra obsequiosa oficiosidad tendría por objeto enganchar con dulzura aquellas tropas para nuestro servicio militar; pero, confúndanse esos ilusos viendo el honorable desprendimiento que hemos acreditado al dejar a todos en libertad de tomar su partido. La posteridad nos hará justicia cuando le sean trasmitidos por la historia estos rasgos que comprueban a la vez el grado a que han llegado entre nosotros la ilustración, filantropía y heroísmo." (1)

Y comentando las causas generadoras de aquel hecho, las deducía del divorcio de la monarquía española con los derechos, libertades e intereses de los pueblos, en primera línea el de la península, que no era su aliado ni su cooperador en la lucha contra la libertad americana, en la que le abandonaban hasta sus propios soldados.

"En este suceso extrordinario, decía el redactor oficial, algunos no ven otra cosa que la importancia de la adquisición

(1) La medida adoptada por el gobierno de Buenos Aires de no considerar como presa al transporte *Trinidad*, decían los diarios de la época, y la conducta observada con los oficiales y soldados, han merecido la aprobación de Europa. Un diario de Dublin observaba que los individuos a quienes se permitió volver a la Península ocasionaron un gran cambio en el espíritu del ejército.

física para nosotros y de la pérdida real para el gobierno español; pero esto es bien insignificante para que merezca la atención del hombre de cálculo. La página de los recursos reales de ambos gobiernos ni puede haberse aumentado ni disminuído con esta variación; y aunque la cosa fuese veinte o treinta veces mayor, por eso sólo ni la España quedaría en impotencia de continuar sus ataques contra la América, ni ésta al abrigo de otras tentativas. El hombre reflexivo mira el asunto por otro lado, y prescindiendo del valor físico de aquel acto singular, se contrae únicamente a la parte moral del acto mismo, que consiste en su origen y en su resultado moral. Los que concibieron y realizaron el proyecto de abandonar las banderas españolas y pasarse a las nuestras, no tenían obligaciones algunas personales contraídas con la América; no le debían esa hospitalidad generosa y grande opulencia que a varios peninsulares han decidido a que abrazasen por gratitud nuestra causa, y que en otros han influído muy poco para excitar su reconocimiento; no habían venido jamás a estas regiones, y de consiguiente no tenían conexiones algunas en ellas; ignoraban nuestros triunfos y situación respetable, y aun juzgando por las ideas que la política de su gobierno debía imprimirles era regular que nos reputasen en el estado más triste: de forma que el proyecto ni pudo ser efecto de gratitud a la América a quien nada debían sus autores, ni de miras interesadas que no podían conciliarse con el concepto de nuestra deplorable situación. Era preciso, pues, que estuviesen sumamente disgustados de los objetos de la expedición, o que hubiesen sido violentados para integrarla, lo que demuestra que el gobierno español no cuenta para sus empresas sobre la América con la opinión pública de los españoles. Los pasados aseguran que todas las tropas venían en general descontentas, y que si hubiesen sabido el resultado de la jornada de Maipú, y el grado de nuestra respetabilidad, todo el convoy habría probablemente observado igual conducta. He aquí la verdadera importancia del suceso: *El gobierno español no obtiene el voto de sus pueblos en la línea de sus proyectos contra América.* Esta importancia es tanto mayor cuanto son más raros los ejemplos que en este orden presenta la historia sobre la escala de las guerras de opinión. En ellas, a más de los recursos comunes con que se sostienen, se hace que sirvan las pasiones, las habitudes, las preocupaciones, el orgullo

nacional, y aun el fanatismo propio de los pueblos. Así es que cuando nos sobrepongamos a estos móviles morales del corazón humano no puede ser por otra causa que por que recobran su lugar de preferencia la razón ilustrada y la justicia santa. Los libres de la *Trinidad* han tomado la iniciativa de una dirección que, juzgando en el orden moral, vendrá más tarde o más temprano a generalizarse entre las diferentes clases de la nación española. Cuando ellas sepan por experiencia que los americanos hacemos la debida distinción entre la conducta del gobierno opresor, y las ideas liberales de los vasallos oprimidos; cuando estén cercioradas que esta dichosa porción del globo no se ostenta menos generosa con los que por elección se hacen hijos adoptivos de ella, que con los que lo son por naturaleza, es de esperar se aumente el número de los españoles liberales y filantrópicos que vendrán a buscar en esta feliz mansión de la beneficencia la hospitalidad y protección que han encontrado los de la fragata *Trinidad* (1)"

*
* *

Por esta causa el gobierno argentino supo con seguridad que la tropa destinada por el rey a reforzar las suyas en el Sud de Chile, constaba de la clase y número ya enunciado, adquirió el plan de señales de la expedición, noticia exacta del número y calidad de los buques que la componían, puntos convenidos de recalada o reunión, todo lo que se apresuró a hacer conocer del gobierno de Chile, que recibió tan interesantes datos en la noche del 16 de septiembre, confirmando así en absoluto, pero con detalles preciosos, las vagas especies que antes recibiera. Conociendo, pues, con exactitud y fijeza la marcha, condiciones y destino del convoy, el gobierno apresuró los aprestos de la fuerza naval que debía batirlo y apresarlo.

Pronto quedó lista la destinada a tan interesante comisión, puesta a las órdenes de D. Manuel Blanco Encalada Ciceron, compuesta de los buques: navío *San Martín*, 64 cañones, 492 hombres, comandante capitán de fragata Guillermo Wilkinson;

(1) Gaceta, N.° 89. — Las reparticiones y cuerpos militares hicieron una donación en favor de los oficiales y soldados pasados, de 6.279 $, que les fué repartida por intermedio del Estado Mayor.

fragata *Lautaro*, 50 cañones, 353 hombres, comandante capitán de fragata Carlos Wooster; corbeta *Chacabuco*, 20 cañones, 151 hombres, comandante el capitán de corbeta Francisco Díaz; y bergantín *Araucano*, 18 cañones, 110 hombres, comandante el teniente Raimundo Morris (1).

---

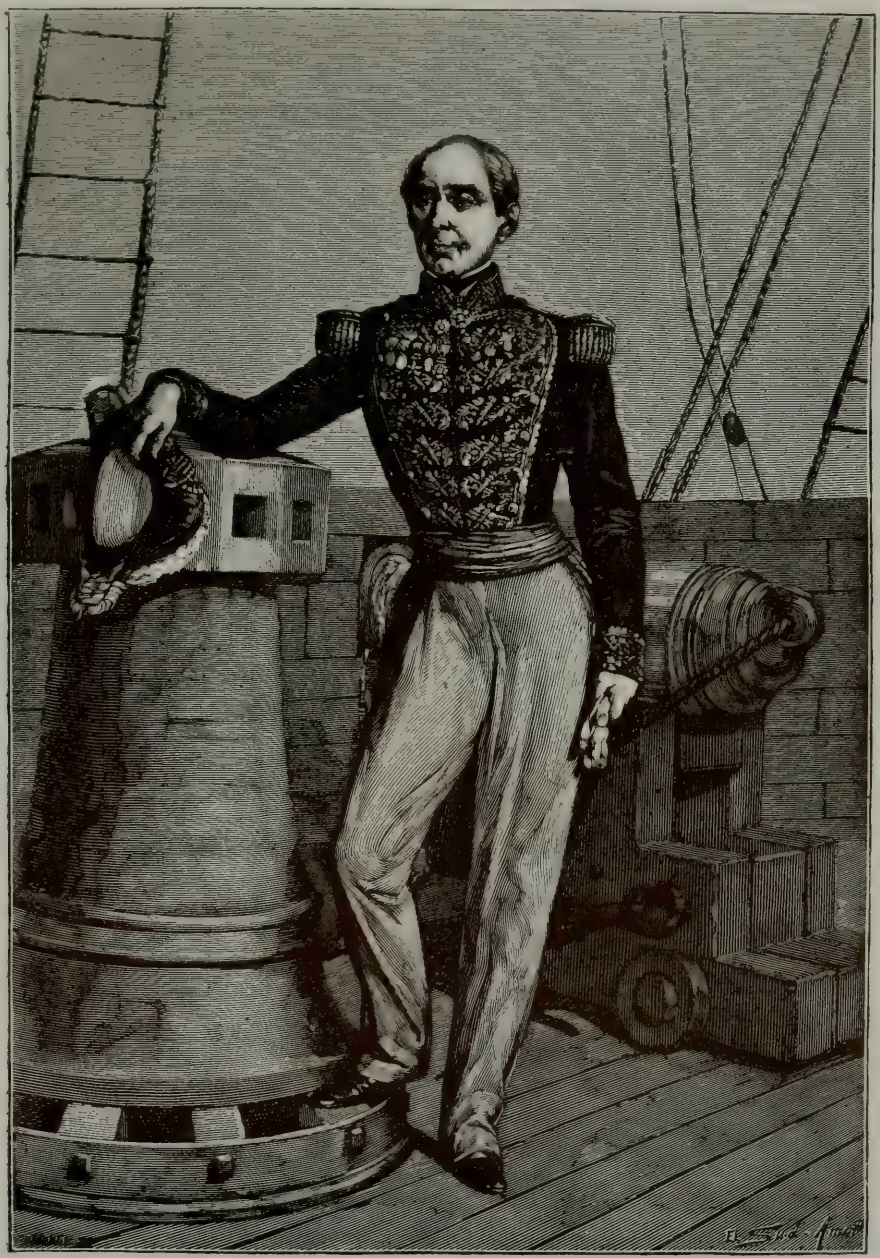
(1) D. Manuel Blanco Encalada es una de las brillantes ilustraciones de la marina chilena. Nació en Buenos Aires el 21 de abril de 1790, de familia notable por todas sus ramas. Su padre era español, alto magistrado de la colonia, y su madre chilena, dama distinguidísima. Inició sus servicios en la armada española, y hallándose en Montevideo en 1813, huyó de aquella ciudad y se presentó al coronel patriota Soler en su campamento de Mercedes. Incorporado al ejército de Chile como capitán de artillería ascendió rápidamente, dirigiendo en 1814 la desgraciada campaña de Talca. El desastre de Rancagua lo arrojó a Mendoza, pero fué tomado prisionero en el camino y destinado por Osorio al presidio de Juan Fernández, donde padeció, con lo más noble de Chile, duros años de deportación hasta que la victoria de Chacabuco les volvió a la libertad. Asistió al desastre de Cancha Rayada y gloriosa victoria de Maipú batiéndose con tanta decisión como acierto. Iniciada la organización de la escuadra fuéle confiado el mando de ella, y queda explicado en el texto cómo la estrenó con gloria y provecho para la patria de su adopción y la noble causa que defendía. A pesar de los títulos que le daban su victoria, no tuvo inconveniente en ceder el mando de la escuadra a lord Cochrane, haciendo acto positivo de abnegación y desinterés que la historia no debe olvidar. Asistió al bloqueo del Callao, cuyo abandono prematuro lo puso ante un consejo de guerra que lo absolvió en una honrosa sentencia. Incorporado a las tropas de tierra hizo la gloriosa campaña libertadora del Perú, y a la retirada de lord Cochrane de aquella escuadra volvió a asumir el mando y con ella concurrió a bloquear el Callao en cuyas fortalezas resistía Rodil al esfuerzo de los independientes. Hizo una campaña a Chiloé, dando un nuevo día de gloria a Chile y finalizando allí la lucha por su independencia. En 1826 el almirante Blanco fué llevado a la suprema magistratura del país, que renunció poco después. Fué general en jefe del ejército de Chile en su campaña contra Santa Cruz, y a su terminación sometido a un consejo de guerra, que le absolvió de toda responsabilidad. Desempeñó el cargo de Ministro plenipotenciario en Francia, y en su país de adopción otros diversos de carácter civil. Murió en Santiago el 5 de septiembre de 1876. Su última palabra fué: *¡vamos!...*

Recuerdo jocoso de la primera victoria naval de Chile es la parodia que el conocido chileno D. Antonio José de Irisarri hizo de una oda que dedicada *A la expedicion de Ultramar* escribió en Madrid D. Manuel Eduardo de Gorostiza, que terminaba con esta estrofa:

"Id, id á la victoria;
El patricio interés, la ley sagrada,
El rey y vuestra gloria
Exigen la jornada:
Id y venced, pues sois de España armada."

Y que el chispeante chileno glosaba así:

"Id, id, que la victoria
Coronará la libertad sagrada,
Y toda vuestra gloria
En aquesta jornada
Al infierno se irá con vuestra armada."



ALMIRANTE BLANCO ENCALADA.

El sábado 10 de octubre de 1818, a las 9 de la mañana, zarpaban del puerto de Valparaíso en medio de las salvas de artillería de los Castillos de la plaza y las ardorosas aclamaciones de la multitud. Nadie sino O'Higgins y sus ministros conocían el destino de la expedición. Aquél, presenciando la partida de las naves, pronunció estas arrogantes palabras: "Cuatro barquichuelos dieron a los reyes de España la posesión del nuevo mundo: *esos cuatro van a quitársela!*"

Blanco Encalada continuó al Sud en demanda de la isla de la Mocha en que, según sus instrucciones, debía estacionarse, pero al llegar a la de Santa María supo por la ballenera inglesa *Shakspeare* que una parte de los buques españoles en cuya busca andaba había pasado días antes, 22 de octubre, para el puerto de Talcahuano. En efecto, Capáz, con la *Reina María Isabel* y tres de los transportes, había tocado en dicha isla, y seguido a Talcahuano, pero dejando allí unos marineros con un pliego de instrucciones para los barcos del convoy que venían rezagados, los cuales engañados por las banderas españolas que arbolaban los buques de Blanco, le entregaron los pliegos y dieron todas las noticias que éste deseaba.

El almirante chileno decidió dirigirse a atacar al enemigo en aquel puerto a que habían llegado la *María Isabel* y los transportes *San Fernando, Escorpión* y *Atocha,* desembarcando estos las tropas que conducían y dándose a la vela con todo apresuramiento. Solamente permanecía en las aguas de aquel apostadero la *María Isabel* cuando aparecieron los buques chilenos, doblando la extremidad septentrional de la isla Quiriquina. Capáz, sospechándolos enemigos, rompió sobre ellos el fuego: eran el *San Martín* y la *Lautaro,* que respondieron con el suyo y afirmando el pabellón nacional. Los defensores de la nave española se arrojaron al agua en su mayoría así que ésta, después de una andanada de sus baterías de babor, picó sus cables y fué a vararse en la playa de la isla de Rocoan. Los chilenos la tomaron al abordaje, y después de batirse con bizarría con las tropas que desde tierra la sostenían, el 29 la arrancaron de su fondeadero y la incorporaron a los buques vencedores.

Oigamos al héroe de la primera campaña naval de Chile:

"En este momento que son las 11 de la mañana", dice en su parte datado en Valparaíso, a bordo del *San Martín,* el 17 de noviembre de 1818, "acabo de fondear en este puerto con la es-

quadra de mi mando, la fragata presa *Reyna María Isabel* y tres trasportes más del convoy enemigo, que conducian desde Cádiz seiscientos seis soldados y treinta y seis oficiales, de los cuales han muerto en la navegacion doscientos trece de los primeros, teniendo enfermos doscientos setenta y siete, y solo el pequeño resto sano, pero moribundos de necesidad. Dichos trasportes son las fragatas *Dolores*, *Magdalena* y *Helena* (1), y fueron tomadas en los días 11, 12 y 14 del presente en el puerto de la isla de Santa Maria, á donde se dirigian, creyendonos sus compañeros; pues desde el momento que avistaba una embarcacion, izaba la bandera española, y la *Maria Isabel* les pedia el número, el que daban en el momento, viniendose á fondear á nuestro costado, en que eran desengañados con un cañonazo con bala y la bandera nacional. El bergantin de guerra *Galvarino*, que habia llegado el dia anterior, me vi en la precision de detenerlo por la falta de marineros para tripular las presas, ordenandole lo hiciese en la primera. El bergantin de guerra *Intrépido* de las Provincias Unidas del Rio de la Plata se me incorporó el 12 á poco rato después de haber hecho la segunda presa. Como su capitan se puso baxo de mis órdenes, le dí tambien la de tripular dicha presa, executandolo el navio en la tercera. El dia 14 á las 12 de la noche dexé la isla de Santa Maria. Al amanecer estube con la corbeta Chacabuco, que cruzaba sobre la Quiriquina; la qual recibió la órden de dirigirse á la dicha isla, y permanecer en ella hasta el 30 del presente mes, sino llegan antes los trasportes que faltan, é infiero hayan arri-

---

(1) "Seguramente, dice la Gaceta, el de *Helena* es segundo nombre de alguna fragata de las anunciadas anteriormente". En efecto hay alguna confusión en la nomenclatura de los buques que componían el convoy por la variedad de nombres o alias que se acostumbraban entonces: a la *Jerezana*, por ejemplo, capturada por la *Chacabuco*, también se le denominaba *Rosalía*. Ahora bien: ¿cuál es la *Helena* a que alude Blanco Encalada? Veamos:

De los buques zarpados de Cádiz conocemos el destino o final: *Trinidad*, pasado a la autoridad argentina; *Todos Santos* regresado a Cádiz, *San Fernando*, *Scorpión* y *Atocha*, que desembarcaron en Talcahuano las tropas que conducian y siguieron viaje al Callao donde llegaron el 6 de noviembre; *Especulación*, que sin tocar en Talcahuano llevó directamente a Callao 196 soldados a las órdenes del comandante Cevallos Escalera, de los cuales 177 estaban gravemente enfermos, habiendo perdido más de 40 durante la navegación; *Jerezana* y *Carlota*, apresadas por la *Chacabuco* en la isla de Santa María; *Dolores*, *Magdalena* y *Elena*, tomadas por Blanco Encalada en Talcahuano y a que se refiere en su parte. La denominada *Elena* no figura en nuestra relación, pero tampoco la documentación chilena hace referencia a la *María*. ¿Será la misma? ¿Y el *San Xavier*, que salió de Cádiz y no aparece en parte alguna?...

bado o perecido en el mar, según el estado en que han llegado los que tengo el honor de ofrecer á la disposicion de V. S. (1)"

Tal es de inextricable la vida del hombre: aquel crimen que tuvo por escenario el estrecho recinto de la *Trinidad*, perdida en las inmensas soledades del Atlántico, fué causa de esta eclosión de luz con que la bravura y abnegación de sus hijos abrillantó la naciente solitaria estrella del Pacífico en su lucha heroica por la libertad!

*
* *

Don Dionisio Capáz, que no demostró serlo en esta aventura, se trasladó a Lima, donde se le formó causa por la pérdida de la *María Isabel,* siendo fiscales el capitán de fragata D. Joaquín Bocalón y el teniente de navío D. Eugenio Cortés (2), siendo el proceso fallado en Madrid y su sentencia una absolución favorable y honrosa, si ella tuviera por basamento la justicia.

El ilustre almirante D. Francisco de Paula Pavía se expresa a este respecto en su *Galería Biográfica de los Generales de Marina,* en estos severos términos, poco generales en escritor tan moderado y ecuánime, siempre inclinado a disimular los defectos o errores de los que, como él, vistieron el honroso uniforme: "Hemos tenido a la vista la causa en cuestión y otros antecedentes oficiales y extra-oficiales; y el deber de historiador biográfico nos impone dejar consignado que en el Consejo de Guerra de Generales que se celebró en Madrid obró sobre los jueces la presión de partido y no se consultaron los fueros de la justicia y de la razón; por lo demás en el lance de que tratamos y en la navegación desde Canarias a Lima, el comandante Capáz cometió faltas de suma gravedad, que no debieron quedar sin el correspondiente correctivo (3)" opinión que comparte el escritor peruano Mendiburu y todos los autores imparciales que han tratado el asunto.

---

(1) Parte de Blanco Encalada, en el navío *San Martín* al ancla en el puerto de Valparaíso el 17 de noviembre de 1818. — Gaceta de Bs. Aires, N.° 99. — El parte detallado, mucho más extenso, se publicó en la *Extraordinaria* de la Gaceta, el 3 de diciembre.

(2) Véase Apéndice Nota N.° 8.

(3) Obra cit., tomo 1.°, pág. 253.

Capáz asistió a la defensa del Callao atacado por la escuadra de lord Cochrane y, a pesar de su situación de procesado, fué uno de los plenipotenciarios del virrey Pezuela para tratar, con los comisionados del Libertador San Martín, las condiciones de paz en las conferencias de Miraflores en septiembre de 1820. Terminadas éstas, por falta de avenimiento, Capáz cometió la torpeza incalificable de publicar en la "Gaceta del Gobierno" un "Manifiesto de las sesiones tenidas en el pueblo de Miraflores para las transacciones intentadas con el general San Martín", a que agregó, cometiendo una indignidad, las firmas de sus compañeros el conde de Villar de Fuente y Don Hipólito Unánue, que protestaron del abuso, cuyo documento ha merecido la cabal desautorización de cuantos lo han conocido, incluso el mismo virrey Pezuela.

"Sólo la reproducción íntegra y textual de este manifiesto, dice el sesudo escritor chileno Barros Arana, podría dar una idea cabal de él. Casi no es posible amontonar con mayor desorden y con mayor incoherencia un número más grande de insultos. *Ciudadanos españoles americanos y españoles,* decía, *todos los que pobláis esta parte del hemisferio español, vuestras vidas, vuestras mujeres, vuestras propiedades, todo está amenazado por unos temerarios que, abrumados la mayor parte de delitos, proscriptos de su país los unos, sin hogar otros, alucinados muchos, algunos comprometidos y todos sin patria, vienen a buscar en la vuestra no un asilo adonde esconder siquiera sus enormes atentados, sino el fruto de vuestro trabajo en vuestras riquezas y el sostenimiento de sus robos y asesinatos incorporándoos entre sus filas.* Según el manifiesto, los oficiales y soldados que formaban el ejército libertador habían sido arrojados y despedidos de Chile como se arrojan *las víboras emponzoñadas y no tenían patria a qué regresar.* La peroración no era menos procaz: *¡Ministros del santuario,* decía, *profesores de todas clases, militares, propietarios, comerciantes, artesanos, esclavos aún, habitantes todos, vuestra es la causa! Los templos están amenazados: vuestras sabias tareas interrumpidas con el estrépito de las armas; vuestra gloria comprometida, vuestros bienes en gran riesgo: los instrumentos de vuestros talleres próximos a ser reducidos a cenizas, vuestros pacíficos trabajos y la esperanza lisonjera de poder llegar a conseguir los goces de españoles van a convertirse en la suerte segura*

de morir alistados con violencia entre las filas de los enemigos. El lecho nupcial de todos está expuesto a ser profanado, la patria, en fin, está amenazada! Sólo en las pastorales que algunos obispos del Perú lanzaron contra los patriotas, excomulgando a todos los que se plegaran a la causa de la independencia, se halla una destemplanza análoga y una tal procacidad (1)."

He ahí el hombre!

Había nacido el tal en el puerto de Santa María, y sentó plaza de guardia marina en el Departmento de Cádiz en 11 de junio de 1798. Embarcó en el navío *Conquistador*, navegó el Mediterráneo y ascendió a alférez de fragata en 1800. Al siguiente año navegó hasta el mar de las Antillas en la Campaña contra los rebeldes de *Santo Domingo*, después de lo cual regresó a Europa y desempeñó comisiones científicas de importancia en el archipiélago de Grecia, los Dardanelos, Mar Negro y costas de Egipto y Siria. Después de algunos servicios de más o menos importancia, embarcó en el *Bahama* con D. Dionisio Alcalá Galiano y concurrió a la famosa batalla de Trafalgar, en que cayó prisionero. Vuelto al servicio en Noviembre de 1805 y ascendido a alférez de navío, concurrió a varios ataques sostenidos contra buques de la escuadra inglesa hasta 1808, que fué desembarcado en Ayamonte para formar parte de aquella Junta como vocal, después de lo cual desempeñó el cargo de Secretario de la de Sevilla.

Vuelto al servicio de la armada en 1809, sirvió en Cádiz, navegó otra vez a las Antillas y perdió en naufragio, a su regreso, la goleta de su mando, en marzo de 1811.

Pasó al mando del bergantín *Tigre*, ascendiendo a poco a teniente de navío, asistiendo a varios hechos de armas hasta 1813 que fué electo diputado a Cortes por la provincia de Cádiz.

Restituído al trono Fernando VII e iniciado inmediatamente el período de las bárbaras persecuciones políticas a que se entregó, una de sus primeras víctimas fué Capáz. Encerrado en la cárcel desde mayo de 1814 a noviembre de 1815, fué desti-

---

(1) Barros Arana. — "Hist. General de Chile", tomo XIII. Este "Manifiesto" ha sido publicado en la "Gaceta extraordinaria del Gobierno de Lima", 7 de octubre de 1820, y reproducida en la "Gaceta" de Chile, de 28 de noviembre, en el tomo 4.° de la Colección de Odriozola, y en el 6.° del Diccionario de Mendiburu.

nado por dos años al castillo de San Sebastián, en Cádiz, y se mantuvo en esa prisión hasta diciembre de 1817, en que se le permitió salir pero con la ciudad de San Fernando por cárcel.

El 27 de febrero de 1818 se embarcó, como lo dijimos al comienzo de este artículo, en clase de segundo comandante en la *Reina María Isabel*. Ya hemos visto cómo quedó con el mando de la nave y dirección del convoy que se confiara al desdichado Del Castillo y el final que la suerte le deparara.

Llegó al apostadero del Callao en 22 de junio de 1819 y el 27 de septiembre le fué confiado el mando de la fragata *Resolución*, hallándose en el ataque llevado por Cochrane a ese puerto el 2 y 5 de octubre; desempeñó el cargo de comisionado ante los del general San Martín, episodio en que tan desgraciado papel jugó, y partió a España a fines de 1820.

Ascendió en junio de ese año a capitán de fragata y el 5 de julio resolvió el rey, de acuerdo con lo dictaminado por el Tribunal especial de Guerra y Marina, declararle absuelto de culpa y pena en el asunto de la *María Isabel;* concediéndole poco después y con intervalo de dos días la Cruz laureada de la Marina y la pequeña de San Hermenegildo.

Secretario de la Junta del Almirantazgo en julio de 1822, fué elevado en 5 de agosto a Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, sin duda con asombro de muchos y disgusto de todos dada su escasa graduación, capitán de fragata, y su poquísima significación y méritos como hombre de estado. Hace constar Pavía en sus apuntes biográficos, si bien recordando que en él figuraban algunos virtuosos ciudadanos, que "ese Ministerio fué el más aborrecido que tuvo el monarca durante la época constitucional" y recuerda la aserción de Alcalá Galiano, historiador español, de que el propio rey le denominaba "el de los siete niños de Ecija", nombre dado a una partida de salteadores que tenía aterrorizada a la provincia de Sevilla.

Este gabinete fué el causante del rompimiento con Francia, Austria, Prusia y Rusia, de la invasión del ejército francés conducido por el duque de Angulema y por último que se obligase al rey a dejar la Capital y trasladarse a Sevilla con el gobierno; y a él perteneció Capáz hasta el 16 de mayo de 1823 en que, ya ascendido a capitán de navío, fué nombrado mayor general de la escuadra del océano y comandante de las fuerzas

sutiles de bahía, con cuyo cargo asistió a la acción que tuvo lugar el 16 de julio contra el ejército francés que sitiaba a Cádiz mandando las lanchas cañoneras que protegieron con sus fuegos el asalto que las tropas españolas dieron al campo enemigo y sosteniendo después su retirada (1). Terminado el sitio el 1.° de octubre y abolido el régimen constitucional, Capáz fué dado de baja de la armada y huyó al extranjero.

La amnistía de 1832 le permitió regresar a la patria; y se le reconoció en el empleo de teniente de navío que gozaba antes de la revolución de 1820; pero en 1835 se le colocó en la clase de capitán de navío con las prerrogativas de Ministro cesante y los honores de Consejero de Estado.

En 1836 ascendió a brigadier; y promulgada la Constitución de 1837 fué electo senador por Toledo, ascendiendo en 1838 a Jefe de la Escuadra y concediéndosele la Gran Cruz de San Hermenegildo. En 1840 fué vocal de la Junta Superior de Gobierno y la reina le nombró su ministro de Marina, pero no lo aceptó.

Nombrado por orden de Espartero presidente del Consejo de Guerra que debía juzgar al bravísimo general León, si bien lo renunció al principio, terminó por aceptarlo. "El general Capáz, dice el almirante Pavía, debió, en concepto de los hombres honrados de todos los partidos, dejar su posición oficial y hasta su empleo; esto lo demandaban razones de dignidad y de justicia a que el hombre no debe nunca faltar. No se había dado ejemplo en Madrid, ni después ha tenido ninguna copia, que un General de la Armada presidiese un Consejo de Generales para juzgar a jefes del ejército; primero, porque siempre hay suficiente número de generales empleados en las diferentes armas del ejército, y segundo, porque a falta de éstos, existen por lo menos 40 ó 50 oficiales generales de cuartel, propios para prestar tal servicio. Así que el nombramiento del general Capáz fué un nombramiento desusado; y atendiendo a esto y a lo que después aconteció, no será fuera de propósito que el historiador biógrafo lo califique de hecho *ad hoc* para que tomase parte en un drama sangriento. A esta afirmación nos conduce el que habiéndose en el Consejo del Conde de Belascoin empatado los votos entre la pena capital y la inmediata, el ge-

(1) Pavía. — Obra cit.

neral Capáz, con el suyo, y contra lo que las leyes y la práctica de los procedimientos militares determinan para estos casos, decidió la muerte de aquel ilustre guerrero, prez y honor del ejército español, a quien realzaban no sólo el recuerdo de su valor y hazañas, sino su gallarda presencia y marcial continente y las circunstancias que precedieron y siguieron a la prisión y a los últimos momentos de la víctima. El general Capáz fué siempre considerado como ciego hombre de partido, pero hasta ahora no fué tenido por sanguinario."

Ascendido después de este funesto suceso a teniente general, no se atrevió a aceptarlo "sintiéndose blanco de muy general censura." En 1842 fué nuevamente Ministro de Marina, pero en 1843 tuvo que emigrar otra vez hasta 1847 que fué repuesto en su cargo de jefe de la escuadra.

Ascendió a teniente general en 1847, fuéle concedida por Espartero en 1854 la Gran Cruz de Carlos III y llevado en 1855 a la alta dignidad de Capitán General de la Armada. Falleció en Madrid el 27 de diciembre de ese año.

"En pocas personas, termina severamente su citado biógrafo, se demostraba más prácticamente la máxima constante de que la opinión del hombre está en analogía con su temperamento, y la que preconiza y acoge en su proceder, es la que conviene a sus intereses, que en el general D. Dionisio Capáz: era violento y despótico y no tenía ninguna condición de verdadero liberal; las visicitudes de los tiempos y el turbión de las pasiones políticas lo arrastraron a figurar en la parte más avanzada del partido constitucional, y allí ocupó el puesto que le correspondía por su buen talento, su vasta instrucción y su osadía. Siendo su último período el que más lastimó su nombre, la Armada no puede presentarlo en el Catálogo de sus dignos y notables Capitanes Generales, con los títulos y virtudes de la mayor parte de los que llegaron a esta elevada altura."

CAPITULO IX

Heroína

Sumario: Alistamiento de la fragata *Heroína*. — El Comandante Jewet. — Equipaje de la nave: malos elementos. — El primer encuentro: apresamiento de la fragata *Carlota*.—Cambio de rumbo. — Descubrimiento de una conspiración. — Fusilamiento del cabecilla.— El escorbuto. — Recalada en las Malvinas. — Notificación a intrusos. — Relevo de Jewet. — Segundo crucero. — Presas portuguesas. — En Gibraltar. — Apresamiento de la *Heroína:* declarada buena presa por el almirantazgo portugués.

Tócanos estudiar el crucero de la fragata *Heroína* prometedor, al inciarse, de una acción fecunda por gloriosa y benéfica en la lucha contra los españoles, y que resultó, en verdad sea dicho por severo que parezca, una inútil vergüenza paseada por el mar...

El 9 de agosto de 1819 Don Patricio Linch se presentó al ministerio de marina pidiendo patente de corso, armas y municiones con arreglo al artículo 5.° del reglamento, para una fragata de su propiedad, de 475 toneladas de desplazamiento y 34 cañones, que equipaba a la sazón en el puerto de Buenos Aires. La denominaría *Tomás Guido* (1) y confiaría su man-

(1) El por varios títulos ilustre D. Tomás Guido nació en Buenos Aires el 1.° de septiembre de 1788. Hizo sus estudios en el Colegio de San Carlos y sus primeras armas contra la invasión inglesa. Iniciado en los trabajos revolucionarios actuó en los sucesos de Mayo de 810, de los cuales ha dejado una interesante relación, y mereció ser elegido por el Dr. Mariano Moreno para desempeñar el cargo de secretario en su misión diplomática a Inglaterra en 1811. De regreso al país, después de la muerte del ilustre patricio cuyos últimos pensamientos recibió, desempeñó varios empleos hasta llegar a la secretaría de guerra, en cuyo ejercicio, en 1816, redactó la memoria demostrando la posibilidad y medios de llevar la expedición militar que restauraría la perdida libertad de Chile, documento inicial fundamental de su fama que después acrecentaría y consolidaría en trabajos de distinta índole, todos políticos, que revelan las nobles dotes intelectuales y morales que le adornaron. En 1817 pasó a Chile como representante de nuestro país, influyendo en sus círculos gubernativos y sociales en forma tan eficaz, que su sello ha quedado perdurablemente fijado en los anales de esa época interesantísima; y si mucho le debe la libertad de ese país, en que halló la noble compañera de su vida en

do a D. David Jewett, que había servido con el empleo de teniente coronel el comando del bergantín *Invencible*.

El 7 de enero del siguiente año anunciaba al ministro de guerra, general D. Matías Irigoyen, que la nave estaba lista para zarpar dentro de un término de quince días, que serían dedicados a terminar la contratación de tripulación y recepción de provisiones para un año de crucero, por lo que solicitaba se expidiera el nombramiento de comandante a favor del enunciado Jewett, con patente de coronel de ejército como se le había prometido, el de segundo a favor de Juan W. Adams con la de sargento mayor, se le acordaran seis despachos de teniente y uno de subteniente, en blanco aquéllos por no haber decidido aún la elección entre los varios candidatos disponibles, y el último para Luciano Castelli; las instrucciones generales y particulares que el gobierno quisiera comunicar al comandante y la autorización a éste para nombrar sus oficiales menores y cirujano.

El buque, decía su armador lamentando que el ministro de guerra no le visitara antes de zarpar, "se halla en una condición admirable y confío que hará honor al país por ser lo mejor que hasta ahora hemos tenido (1)", todo lo que resultó

---

la hija del heroico Spano, sacrificado en Talca, no menos trabajó por perpetuar la amistad de los pueblos de allende y aquende los Andes comprometidos en uno de los más hermosos empeños que conoce la humanidad, y por la libertad del Perú cooperó en primera línea como soldado, como estadista y como ciudadano. Sus títulos en aquella empresa son muchos: negociador en Miraflores, en Torre Blanca y Guayaquil, de los vencedores en Lima y Callao, cuya capitulación estipuló en 1821, consejero de Estado, ministro de guerra y marina de San Martín, posteriormente de Bolívar en gobierno y relaciones exteriores, legislador, militar, diplomático, "el general Guido unia á una consumada experiencia, una prevision penetrante. Veia las cosas, pronto, claro y lejos. Su trato era insinuante y su palabra elocuente. Escribia con estilo ameno, elegante y castizo, de que dan testimonio sus innumerables documentos oficiales y algunos trabajos históricos, y, sobre todo, su inmensa correspondencia epistolar. Infatigable en el trabajo, de actividad pasmosa, su ingénio era unas veces profundo, otras festivo y siempre interesante." De regreso en la patria, después de muchos años de ausencia en servicio de la libertad americana, fué nombrado ministro plenipotenciario para celebrar la paz con el Brasil como lo recordamos en el último capítulo de esta obra, y desempeñó el cargo de ministro de gobierno en la administración de Dorrego. Después lo fué del gobernador Viamonte. Rosas le eligió para representarlo en la Corte del Brasil donde permaneció diez años. Urquiza le nombró Consejero de Estado, y le envió después al Paraguay y al Uruguay. Terminó su vida en Buenos Aires el 14 de Septiembre de 1866. Hijos suyos son los eminentes Carlos y Eduardo Guido Spano que la sociedad argentina del presente conserva como dignos exponentes propios y representantes de un pasado glorioso.

(1) Carta de Linch al ministro Irigoyen, 7 de enero de 1820.

Tomas Guido

falso en muy breve plazo, pero que no pone en problema la sinceridad y probidad del armador, caballero conocido y miembro distinguido de nuestra sociedad, que, sin duda, lo afirmaba engañado.

El gobierno se negó a autorizar la denominación propuesta, probablemente por tratarse, si bien de un funcionario distinguido, de un subalterno suyo, y el armador decidió darle la de *Heroína* que fué aceptada por la superioridad el 15 de enero, habilitándole "como buque de guerra del Estado".

El comandante Jewett era de antecedentes conocidos en el río de la Plata. Siendo comandante de la marina norteamericana, de cuyo país era oriundo, y residente en Buenos Aires en 1815, se había ofrecido a nuestro gobierno para combatir por la independencia argentina, impulsado, decía "por las gloriosas instituciones de su país que había defendido en los mares", poniendo a órdenes nuestras su brazo, su corazón y un buque de guerra de su propiedad privada, pidiendo en cambio la autorización para hostilizar a los españoles, que le fué acordada con fecha 22 de junio.

El barco se llamó *Invencible* y zarpó de Buenos Aires poco después, siendo apresado y detenido en prisión Jewett en el puerto de Bahía (Brasil) bajo el pretexto de estar al servicio del gobierno argentino, que no gozaba en esa época de las simpatías del rey de Portugal residente en el Janeiro. Poco después quedó en libertad y siguió su corso, devolviendo las patentes en septiembre de 1817 (1).

Recibido del mando de la *Heroína,* zarpaba pocos días después del surgidero de Los Pozos dando al viento la gloriosa bandera de la patria, que no honrarían debidamente los aventureros que bajo ella se cobijaron neutralizando el anhelo y el esfuerzo de los buenos que eran capaces de servirla con probidad y energía.

Apenas abandonadas las aguas del río de la Plata, enmarado en el Atlántico, violentos temporales sacudieron la fragata que no resistió con ventaja el embate del mar, embarcando tanta agua que produjo, entre otras bastante graves, la avería de la mayor parte de las provisiones de boca y guerra. Estas circunstancias, el escaso andar de la fragata que

(1) Véase Capítulo X, Corsario *Invencible.*

resultó sorprendentemente roncera, condición de absoluta ineficacia para asegurar el buen éxito del crucero, fueron el pretexto hallado por los descontentos para protestar y resistir el deber, pero la verdadera causa eran las lacras morales de la mayoría de sus tripulantes que inhabilitándoles para obras nobles, convirtieron a poco el de la fragata en ambiente irrespirable, cargado de rebeldías y turpitudes inconcebibles que dieron como fruto natural el fracaso en la acción y la vergüenza y la infamia en todo.

A pocos días de iniciada la jornada que tantos bienes prometía, Jewett, a cuya dirección la encomendara la elección de su armador y la confianza del gobierno, que reposaban en la limpieza de sus antecedentes y reconocida aptitud de mando, constató que eran inadecuados los elementos puestos a sus órdenes para garantizar el resultado feliz de su acción militar. El mayor Adams, su segundo y benemérito oficial, se embarcó, dominado por un sentimiento extremado de dignidad, en grave estado de salud. No pudo, desde que zarpó la fragata, pisar una vez la cubierta, quebrantadas sus características energías por la enfermedad que lo arrancó de la vida el 26 de mayo, siendo sepultado en el mar Atlántico envuelto en la bandera a que dedicó los más nobles sentimientos de su corazón. El primer teniente, José Hughes, era presa de la depravación moral de su alma y de la ruindad física de su cuerpo carcomido por los excesos alcohólicos, y más propio para servir de agente y de instrumento a la difusión de la indisciplina y espíritu tumultuario, que a cooperar a los esfuerzos de su superior para ponerles freno; en tanto que el segundo teniente, de alma cándida, sin experiencia ni energías, era incapaz de ayudar a combatir el mal ambiente que conspiraba contra el orden y la moral militar; y los demás oficiales, destituídos de la conciencia de sus deberes y responsabilidad, se mantenían ajenos o indiferentes, en una neutralidad incalificable, restando a su jefe un apoyo que le debían y que le hubiera sido utilísimo para contener el desquicio que se desarrollaba potente contaminándolo todo. Desde aquel momento la campaña estaba perdida!

Cerca de Río de Janeiro se descubrió que la mala calidad de los cascos de aguada había hecho perder la mayor parte de la preciosa provisión y era de todo punto indispensable reponerla, con cuyo propósito se hizo rumbo a la isla de la Trinidad don-

de la consiguieron en cantidad muy escasa. A juicio de Jewett para conseguir la que necesitaba era preciso desembarcar los cascos y componerlos en forma que quedaran utilizables, en cuya oportunidad también haría las reparaciones que el mal estado del buque exigía, pero ¿cómo desembarcar en aquellas costas? Decidióse pasar al hemisferio norte y dirigirse a las islas de Cabo Verde, contrariando la voluntad de sus subalternos que preferían ir en derechura a Estados Unidos.

En esas islas fué reparado el barco y los cascos de aguada, después de lo cual se puso proa a las costas españolas haciendo una policía rigurosa del mar pues no se dejó de registrar uno de los buques que se pusieron a su alcance.

El 27 de julio, a diez horas de la mañana, se avistó un barco al parecer de guerra. Era una fragata, a la que se dió caza en el acto, pero no pudo ser alcanzada antes de media noche. Puestos a medio tiro de fusil de ella, cuya silueta se destacaba claramente alumbrada por la luna, se confirmó la sospecha de su calidad de barco de combate. Sin cambiar una palabra, ni hacer señal que lo precediera, disparó un cañonazo, cuya bala pasó por alto entre el palo de trinquete y bauprés. No se le contestó al cañón, sino saludándole de palabra, no oyéndose distintamente la respuesta. Parecía decir que era portugués. Se le ordenó enviara un oficial y se rehusó a ello; y como insistiera en la negativa fué notificado que se le haría fuego. Tampoco se avino, por lo que Jewett ordenó al teniente Edwards que disparase desde el castillo de la cubierta superior una bala con dirección a su castillo de proa, pero con elevación suficiente para no ofenderlo. El buque incógnito contestó con una andanada a metralla y descargas de fusilería.

Todas las baterías de la *Heroína* descargaron sobre el enemigo con un fuego sostenido a que no resistió éste más de un cuarto de hora. Hecho el silencio en sus baterías se escucharon distintamente clamores y voces lastimeras que movían a compasión; y Jewett, creyéndole rendido, ordenó suspender el suyo, pero como pasados dos o tres minutos lo reanudara aquél, se le respondió con dos terribles andanadas que, certeramente apuntadas, llevaron el estrago a su cubierta. Entonces volvió a oirse gritos pidiendo "cuartel" y voces que daban seguridades de rendición.

El teniente Edwards, despachado al efecto con los oficiales

y marineros necesarios, tomó posesión de la nave, que resultó ser la fragata *Carlota*, de veintidós cañones, con sesenta y dos hombres de tripulación y catorce pasajeros, procedente de Bahía de todos los Santos, con cargamento destinado a Lisboa.

Muchas razones obligaron a Jewett a poner proa al Sud, y estando a la vista de Fayal, en las Azores, el 6 de agosto, se dirigió con brisas leves y calmas al S. E. rumbo a la isla Madeira. Tenía víveres para ochenta días, pero la mayor parte de mala calidad o en pésimo estado de conservación, agregándose a esta circunstancia el deplorable estado de la pipería para la provisión de agua potable, el general del buque, la falta de recursos de crédito para abastecerse en Europa o Norte América, las calmas sufridas y otra infinidad de contratiempos o inconvenientes le aconsejaron seguir un distinto plan de campaña del primitivo, consistente en dirigirse a las islas del Cabo Verde y de allí pasar a las costas del Brasil manteniéndose sobre ellas tanto cuanto el estado del barco y la duración de los víveres se lo permitiesen.

Pero lo impidieron causas muy diferentes que ponen un tinte sombrío a las visicitudes de aquel crucero destinado, parece, desde su iniciación, a ser un semillero de desgracias, contrastes y hechos vergonzosos.

Navegábase en demanda de aquellas islas, con vientos contrarios cuando no escasos, que retardaban mucho la marcha. A las 11 horas de la noche del 12 de agosto dormían, con muy escasas excepciones, los oficiales, entregados al descanso en la más absoluta confianza, y ajenos a la idea de todo peligro, y como los oficiales la tripulación. No disfrutaba de esa tranquilidad el comandante Jewett, que desde horas antes se sentía inexplicablemente impresionado por la vaga amenaza, no bien discernida, de un peligro. Empero, comprobando a las ocho p. m. que las centinelas se mantenían vigilantes, se echó en su hamaca sin desvestirse. Sus esfuerzos por serenar su espíritu fueron vanos, y como si una fuerza misteriosa superior a su voluntad de traquilizarse lo arrojara a la cubierta, se dejó arrastrar y decidió levantarse una hora más tarde y subir a ella.

A pocos instantes de permanecer allí vió al primer piloto Thomas, con la cabeza descubierta, que abandonando el entrepuente pasaba al castillo de proa, de ahí a la popa, bajaba hasta el sitio en que reposaba en su hamaca el primer teniente Hughes,

y, oculto detrás de una frazada que hacía de cortina, conversaba con éste en voz baja.

A Jewett le intrigó esta actitud. ¿Qué causa ocasionaba o qué explicación darse de aquella visita intempestiva y un tanto misteriosa? Con esta cavilación regresó a su camarote, en el que permaneció hasta las 10. A esa hora, despojado de su uniforme, que reemplazó con un disfraz, subió a cubierta nuevamente, y halló a Thomas sentado en la proa de uno de los botes, acompañado de algunos marineros que le rodeaban, y otros en el castillo de proa. Thomas, notando la presencia de Jewett, descendió de la cubierta; y el comandante regresó a su cámara con el espíritu más aprensionado por aquellas singulares ocurrencias que no atinaba a explicarse satisfactoriamente.

El presentimiento, ese movimiento interior del ánimo que hace antever y presagiar lo que ha de suceder, lo traía desvelado. Parecíale que la cámara lo arrojaba afuera; y a las 11 y 20 minutos salió a cubierta por tercera vez: reinaba profunda obscuridad y silencio. Pasó, sin que ni oficiales ni marineros que estaban en el alcázar notaran su presencia, al pasamanos de estribor que estaba, al parecer, desierto. En las tinieblas escuchó una voz queda, apagada de propósito, que le decía: *"Coronel, cuidaos: esta noche os atacarán..."* Dominando su sorpresa y poniendo la voz al mismo tono bajo, preguntó: *"¿Cuándo?..."* *"De aquí a una hora"*, fué la respuesta. *"¿Quién dirige la conspiración?"* *"El señor Thomas"*... y a la pregunta de quiénes eran sus cómplices, no recibió respuesta. Trató de averiguar quién era su informante, pero no halló en aquellas inmediaciones persona alguna. Regresó a su cámara a armarse y volvió en breve. Quietud absoluta reinaba en la cubierta: nadie sospecharía que allí, a distancia de una pulgada de pino, tramárase una horrible confabulación de asesinos.

Jewett llamó al capitán de la tropa de guarnición, D. Laureano Ansoategui (1), teniente de la misma D. Marcelo Ve-

---

(1) El entonces capitán D. Laureano Ansoategui servía en la artillería desde 1810 y permaneció en ella hasta 1822 que fué reformado. Posteriormente volvió al servicio, falleciendo en 1847 en la jerarquía de sargento mayor. Perteneció al ejército auxiliar del Perú y tomó parte en 1814 en una de sus campañas, pero sin pasar de Jujuy ni asistir a ninguna acción de guerra. Fué embarcado como comandante de la tropa de guarnición en la *Heroína*, y los servicios prestados en ésta no fueron estimados bastantes para merecer la declaración de

ga (1) y al teniente de a bordo, Cornelia, a quienes instruyó de lo que sospechaba y sabía; ordenóles doblar las centinelas y armar la tropa, y hecho esto, reducir a prisión al supuesto cabecilla, Thomas, colocándole una doble barra de grillos, y asegurar a todos los sospechados de complicidad en el complot. Se distinguieron por su celo en la represión del atentado los oficiales de tierra, señores Ansoategui, Vega y Castelli, así como sus soldados cuya conducta jamás tuvo una nota agraviante de la disciplina y moral militar.

Formado el sumario por el capitán Ansoategui, comprobada la existencia de la confabulación, se formó consejo de guerra pleno con los oficiales de a bordo, el cual condenó por unanimidad de votos, después de escuchar la defensa pronunciada por el mayor Tomás Curey, al piloto Jaime Thomas a la pena de muerte, que le fué aplicada en el acto y con arreglo a ordenanza. (2)

A todas las calamidades que flagelaban a aquella expedición, se agregó el escorbuto, que hizo estragos en la marinería de ambos barcos, muy especialmente en la presa *Carlota*, entre cuyos tripulantes estalló el 28 de agosto. La infección fué rapidísima y poderosa: en pocos días quedó reducido el número de la gente por el azote de la muerte, en tal forma, que entre enfermos y sanos, incluyendo prisioneros, se hallaba

---

"guerrero de la independencia" cuando su viuda, Doña Josefa Ruiz Moreno, así lo solicitó en 1878. Aunque tan cercanos a los nuestros, eran tiempos en que "se hilaba más delgado" a este y otros respectos. Después han sido considerados *guerreros* de aquella gloriosa epopeya cuantos sirvieron en los cuerpos cívicos alrededor de la plaza de la Victoria.

(1) "No puedo dejar de expresar mi gratitud, dice Jewett en un informe, hacia el teniente Luciano Castelli cuya asistencia impertérrita, pronta y enérgica, descubrió al veterano en el bizarro jóven; la conducta del teniente Vega fué sin rival. El capitan de las tropas, los subalternos y soldados se portaron de modo á hacer honor á nuestra bandera.

El teniente Cornelia, agrega a continuación, que en el informe del fiscal parece comprometido, en este momento cruel manifestó y se condujo con mucha energia y me proporcionó todo el socorro en su poder. Cuando el azote de la muerte habia reducido el número de la gente tanto que apenas entre los enfermos, prisioneros y guardia se hallaba gente suficiente para asegurar las velas del tiempo tempestuoso con que tuvimos que luchar, el teniente Cornelia ha dado siempre el mejor ejemplo y se ha esforzado en lo posible para suplir el defecto; como tambien desde nuestra llegada, cuando solo diez marineros se hallaron en estado de cumplir con su obligacion, y estos, aún afligidos más ó ménos con el escorbuto." (Informe desde la Soledad. — Arch. General de la Nación).

(2) Véase Apéndice Nota 9.

apenas la suficiente para el manejo del velamen, pues hubo día que solamente diez marineros podían prestar este servicio, y no exentos por completo de los efectos de la terrible peste de mar.

El cuadro era emocionante: con lentitud pero con inexorable asiduidad, la muerte segó a aquellos desgraciados. El mal se inició con síntomas espantosos en el buque portugués, aniquilando en breve término a los más robustos; los esfuerzos para evitar su propagación y aminorar sus efectos fueron ineficaces: tres veces la mayor parte de la tripulación de la fragata *Carlota* fué transbordada a la *Heroína,* que cambió su carácter de buque de guerra por el de hospital flotante, que proveía diariamente de un horrible festín a los tiburones...

Y como si tantos males que apuraban la situación tornándola más angustiosa a cada día parecieran escasos a los malos hados que presidían sus destinos, tuvo Jewett conocimiento de fraguarse a bordo un complot con propósitos de asesinar los oficiales de la presa *Carlota* y apoderarse de ésta; y como en el anterior, cúpole en suerte sofocarlo en gestación, transbordando a su buque los cómplices, convenientemente asegurados.

El 20 de octubre, tres días antes de llegar la flagelada nave a la sonda del banco septentrional de las Malvinas, les azotó una violenta borrasca del N. O. a O. Ambos buques corrieron gravísimo peligro de naufragio, y la presa *Carlota* fué perdida de vista; pero la *Heroína* consiguió entrar al puerto de la Soledad, en un estado que recordaba a lo vivo uno de los cuadros descriptos por la maravillosa pluma del Dante.

De aquellos lobos de mar no quedaba una docena aptos para el servicio, ejecutar la maniobra, cuidar los enfermos, asistir a los moribundos, arrojar al mar los muertos, y asediados todos por una desesperante falta de recursos, agobiados por la imposibilidad del alivio de un socorro, la enorme fatiga de los trabajos, la desesperante contemplación de la obra diaria de la muerte que segaba aquellas naturalezas antes tan fuertes y duras como el roble, pletóricas de vida, que prometían duradera existencia... En tales condiciones entró la *Heroína* a la bahía el 27 de octubre al declinar el día, y no pudiendo alcanzar el puerto, mandó su comandante largar el ancla en un paraje apropiado, a unas diez millas de la antigua población

de la Soledad. Al siguiente día bajó a tierra a conocer el lugar e investigar las condiciones y recursos que pudiera ofrecer a su tripulación, desfallecida por las enfermedades y falta de alimentación sana y nutritiva, de carne fresca y legumbres, que la redujera a mísera situación.

Aquellos parajes, antes hospitalarios, presentaban un aspecto desolante. No había refugio, ni recurso alguno, a excepción de escasas piezas de caza. Las velas del buque, para el que se halló un anclaje seguro, fueron echadas a tierra y con ellas se improvisaron tiendas de campaña para resguardar a los enfermos de las injurias de la intemperie, tan ruda en aquellas latitudes. El cambio repentino y radical de ambiente, precipitó en unos la muerte y en otros la mejoría; pero en general fueron favorables los resultados de la medida, que facilitó la restauración de fuerzas en los enfermos. Entre éstos figuraban varios de los complicados en el complot últimamente descubierto, circunstancia que obligó el establecimiento de una guardia para su custodia, que fué confiada al teniente Vega, oficial de probidad y carácter, y a quien posteriormente reemplazó el capitán Ansoategui, jefe de la tropa.

A pesar de la angustiosísima situación en que se hallaba Jewett, apenas desahogada un tanto su tropa por la nueva instalación, procedió a ejercer acto solemne de jurisdicción territorial en aquellas islas a nombre del Soberano, pueblo y gobierno argentino, que revela elocuentemente la fibra y valer moral de aquel hombre tan distinguido y tan desgraciado en esta cruzada.

Hallábase a la sazón en aquellas aguas el capitán de la marina británica, señor Weddell, en viaje al polo Sur, y Jewett se apresuró a dirigirle, con fecha 2 de noviembre, la siguiente comunicación, que fué después leída al pie del pabellón nacional, arbolado en tierra, y con salva de 21 cañonazos en señal de toma de posesión:

"Señor: Tengo el honor de informar a Vd. de mi llegada a este puerto, comisionado por el Superior Gobierno de las Provincias Unidas de la América del Sud, para tomar posesión de estas islas en nombre del país a que naturalmente pertenecen.

Al desempeñar este deber deseo obrar con la mayor deferencia y equidad hacia todos los pabellones amigos.

Uno de los objetos principales es evitar esa abusiva destruc-

ción de los recursos tan útiles para aquellos, cuyas necesidades los compelen o convidan a visitar estas islas, y auxiliar a los que deseen abastecerse a poca costa.

Como su objeto no es contravenir a estas disposiciones, y como creo que puede resultarnos alguna ventaja de una entrevista personal, invito a Vd. a que venga a bordo de mi buque, donde podré alojarlo todo el tiempo que Vd. quiera.

Suplico a Vd. al mismo tiempo que haga saber esto a los otros súbditos británicos que se hallen en estos parajes (1)".

Mes y medio después, ya convalecientes los enfermos, Jewett ordenó su regreso a bordo, llevar las velas que el viento había terminado de destruir en tierra, y retirar la guardia. Parece que estas disposiciones disgustaron al capitán Ansoategui, quien demostraba de tiempo atrás un espíritu inquieto y levantisco, y trató de unir a los oficiales en el pensamiento de obligar al comandante a abandonar aquellos parajes y regresar a Buenos Aires, a que aquéllos no se prestaron.

Poco después hizo pública protesta de agravios contra su jefe en nombre de la tropa a sus órdenes y de la tripulación de la *Heroína*, acto calificado de insubordinación y desacato y en que fué desautorizado por los condestables, contramaestres y pilotines, que indujo a Jewett a suspenderlo en el mando, dejándole en libertad de embarcarse en un buque inglés que en esas circunstancias arribaba a aquel puerto.

Todas estas causas, incidentes y ocurrencias, la falta de armonía entre los jefes y oficiales, la ausencia de disciplina y moral militar de la tripulación, el convencimiento de la imposibilidad de modificar la situación imponiendo a sus subalternos la ley del deber y el respeto y consideración que jamás le guardaron, y que por tanto su acción era ya absolutamente ineficaz, indujeron a Jewett a solicitar su relevo con fecha 1.° de febrero de 1821 "persuadido de que sus desgracias bastarían para inducir al gobierno a sacarlo de estado tan penoso", pidiendo se enviara un comandante de confianza a recibirse del buque (2).

---

(1) Oficio de Jewett, publicado en la Gaceta N.° 1687, de 20 de Agosto de 1829 en la Relación del Viaje del capitán Weddell, comandante del bergantín *Jane*, que atribuye a otros móviles aquel acto de posesión.

(2) Condujo la nota el teniente D. Cristóbal Cornelia que trajo a Buenos Aires el 17 de febrero la goleta americana *Ramper*, detenida por la *Heroína* a la altura de Malvinas, y consignada al armador Sr. Lynch. La *Ramper* salió de

La superioridad dispuso deferir a sus deseos y nombró en su reemplazo al teniente coronel D. Guillermo Roberto Mason, el cual debía recibirse de la fragata con las formalidades de ordenanza; que "Jewett regresara a la capital a descansar de sus fatigas en el seguro concepto de que el gobierno, sensible a su desgracia y penalidades, le dispensaría la misma buena acogida que antes y a que se había hecho doblemente acreedor por sus servicios al país."

Cumpliendo las instrucciones superiores, Mason se recibió en el puerto de Soledad del comando de la *Heroína,* cuya tripulación, en estado desastroso de organización y disciplina (1), reforzó con la que conducía de Buenos Aires; y se dió a la mar con el propósito de operar contra el comercio español en los mares de Oriente. Dirigió, pues, su rumbo al Cabo de Buena Esperanza, pero una constante sucesión de temporales que fatigó al barco desde su salida de aquella isla remota y que agravó su estado, ya en pésimas condiciones, al extremo de ponerle en peligro de zozobrar, puesto que llegó a hacer treinta y ocho pulgadas de agua por hora, le obligó a desistir de aquel proyecto y dirigirse a mares más bonancibles. Tomaron la vuelta del cuarto cuadrante y navegaron hasta el paralelo de Río Janeiro encontrando el 14 de junio de 1821 al bergantín español de guerra llamado *Maipú,* de 18 cañones y 103 hombres de tripulación, que procedente del Callao, de donde salió para Cádiz el 29 de marzo había arribado al puerto de la capital brasileña por la escasez de víveres, y continuaba a la sazón su viaje. Intimándole detención, tentó resistir, y después de una resistencia de mero aparato que no pasó de un cambio de media docena de balas, rindió entre las sombras de la noche su bandera de combate.

Era tal el mal estado de la *Heroína,* había padecido tanto en los temporales sufridos al sud de Africa, así en el casco como en la arboladura, que ofrecía inminente peligro de naufragio, lo que indujo al comandante Mason a la preventiva atinada medida de conservar al bergantín apresado como un seguro refugio de la vida de sus tripulaciones en grave riesgo.

Lima con destino a Cádiz el 1.° de diciembre de 1820 al mando de su capitán Tomás Feren, cargada con 500 bolsas de cacao, 200 pacas de algodón, algunos cajones de cascarilla y lana. Fué apresada por conducir propiedades españolas.

(1) Véase Apéndice Nota 10.

Nombró, en consecuencia, su comandante al primer teniente de la *Heroína*, Custion Lapham, de Nueva York, hombre en la plenitud de la vida, pues contaba en ese entonces treinta y seis años de edad, de probada experiencia como piloto de altura, y que se le había incorporado en la isla de la Soledad, allá por el mes de marzo (1).

Sabiendo por los prisioneros que en pos de ellos y a diferencia de dos o tres días debieron salir del puerto del Callao una fragata y un bergantín, resolvió Mason sostenerse a su espera cruzando sobre el Cabo Frío, Bahía y Río de Janeiro, por quince o veinte días, y no apareciendo aquéllos, y en la imposibilidad de componer la fragata en Buenos Aires, desechó la idea de dirigirse a este puerto con tal propósito, por lo que decidió refrescar en alguno europeo que le brindara facilidades para tan indispensable operación.

Antes de abandonar las costas americanas, y frente a las de Bahía, la *Heroína* detuvo una fragata portuguesa llamada *Vizcondesa de Río Seco*, con destino a Africa, que llevaba dos patentes y dos instrucciones: en la una aparecía el buque destinado al comercio de oro en polvo, marfil y aceite de palma, y en la otra al de esclavos que debía introducir en la Habana, circunstancia que aconsejó a Mason su apresamiento, llevándola con él a la isla de San Vicente, donde vendió el casco para proveerse de víveres, después de utilizar en la *Heroína* arboladura y velamen, remitiendo a Buenos Aires el único cargamento, consistente en tabaco del Brasil, en el bergantín inglés *Hunter*.

Hizo rumbo al archipiélago del Cabo Verde en los primeros días de agosto. El 8 de ese mes descubrió una vela que el *Maipú* se adelantó a reconocer, lo que verificó ostentando bandera inglesa: era un bergantín portugués, de guerra, que al acercarse le dirigió tres cañonazos a bala. Arriando entonces la presa la bandera que arbolaba, izó la nacional argentina, que fué saludada por aquél con un andanada de los once caño-

---

(1) Con Lapham pasaron a bordo del *Maipú* el Comisario y 5.° teniente Juan H. Duffey, joven navegante de 21 años de edad, norteamericano, y que debía ejercer en este igual empleo, y el 3.r teniente Samuel E. Thompson, también norteamericano, de 24 años de edad, que se había embarcado en Buenos Aires en el bergantín holandés *Dos Hermanos* para conducir víveres a la *Heroína*, fondeada en el puerto de Soledad, en Malvinas, y se había incorporado a su equipaje en aquella categoría en marzo de 1821.

nes de su banda. El fuego se sostuvo reciamente por ambas partes por espacio de 55 minutos, abandonándolo primero el portugués que se alejó a fuerza de vela...

Fondeó Mason en la isla San Vicente, una de aquel archipiélago frente al Cabo africano que le da su nombre, perteneciente al grupo que los marinos denominan de "barlovento", en contraposición al grupo del sudeste llamado de "sotavento", y cuyo dominio corresponde al Portugal. Allí permaneció seis semanas carenando la fragata *Heroína,* pasando el *Maipú* a la de San Antonio a hacer aguada, y terminadas las reparaciones hicieron proa a la de Boa Vista, donde largaron un bote marinado por un oficial y cuatro hombres de tropa que fué recibido a cañonazos por la fortaleza del puerto, ante cuya agresión regresó. Al siguiente día, Mason lo despachó nuevamente con bandera parlamentaria y un oficio comunicando su irrevocable decisión de entrar a viva fuerza a hacerse de víveres "que era su único propósito", notificación que dió el resultado deseado. Esta actitud y la agresión inmotivada de que les hizo pasibles el 8 de agosto un buque de guerra de esa Nación, las dos ocasiones mostrando bien largada la bandera argentina que no respetaron, hizo sospechar a nuestros corsaristas que existía el estado de guerra entre ambos gobiernos, y ésta fué la excusa que dió uno de ellos para cohonestar posteriormente una violación del derecho de gentes, de que fué con justicia acusado.

Fuera de estos hechos, y aparte de su desgraciado final, aquel segundo crucero de la *Heroína* no ofrecería ni al interés de sus armadores ni a la gloria de la patria nada apreciable o digno de la consideración de la posteridad, como si en toda la duración del esfuerzo no hubiera sido posible contrarrestar el sino fatal que presidió su marcha desde que abandonara las aguas del Plata inspirando, ¡ay!, innúmeras esperanzas al patriotismo que ansiosamente contemplara su silueta esfumándose en el horizonte en aquel día ya lejano de la partida!

Pero antes de historiar su desventurada finalidad, anotemos el destino de su compañero:

De la última isla portuguesa nombrada hicieron rumbo a las Canarias, con intento de apoderarse de una fragata mercante, armada con veinte cañones, que sabían permanecía en ellas; pero a la vista de la de Madera, les sorprendió un terrible tem-

poral que los dispersó en las tinieblas. El *Maipú* buscó a su capitana durante cinco días inoficiosamente, al término de los cuales su comandante decidió dirigirse al Río de la Plata. Los vientos le arrojaron sobre las costas del Brasil, y halló, a la altura del Janeiro, el 13 de diciembre, un bergantín portugués llamado *María Carolina* de que se apoderó, remitiéndolo a Buenos Aires, en la creencia, dijo, por la razón ya dada de la supuesta beligerancia entre ambas naciones (1).

Entre tanto, después de vagar la *Heroína* algún tiempo por aquellos mares, fondeó en el puerto de Gibraltar, con la seguridad de reparar averías bajo la protección de la bandera de aquel dominio. Allí permaneció hasta el 19 de marzo de 1822 que abandonó sus aguas para ser víctima, a muy poca distancia, de un contraste que coronaría su aciaga cruzada por los mares que desgraciadamente no abrieron sus senos para sepultarla con el honor que exige y merece la bandera que ostentaba al tope.

"Antes de ayer por la tarde", anunciaba un periódico de Gibraltar el 21 de marzo, "salió de esta bahía la corbeta de Buenos Aires *Heroína,* con levante fresco. Inmediatamente después de su salida, se hizo a la vela la fragata de guerra portuguesa *La Perla,* dejando los cables y anclas sin zarpar (esta fragata estaba fondeada desde algunos días en Puente Mayorga, territorio español). Esta roca estaba llena de espectadores por ver el combate que se tenía por inevitable, pues que todas las maniobras de la fragata eran hostiles; pero hemos quedado chasqueados, porque, según toda apariencia, la *Heroína* de bolina gana tanto a la *Perla* que le fué imposible á ésta alcanzarla; ambas dieron su rumbo al levante, y nada hemos sabido de ellas desde que se perdieron de vista." Los tripulantes de la *Heroína* no podían, a no confesar una des-

(1) El 21 de enero de 1822 el Barón de la Laguna, General Lecor, autoridad suprema en la Banda Oriental, reclamó la entrega de este barco y que se estableciesen las responsabilidades pecuniarias y legales de los captores. Sometido el caso al "Tribunal de Presas", éste aconsejó que el barco fuera inmediatamente puesto en libertad en cumplimiento de los artículos 19 y 44 de la ordenanza de corso; y "respecto á que ésta desagradable incidencia ha sido ocasionada por las provocaciones é insultos hechos contra el pabellon nacional tanto en alta mar por un bergantin de guerra portugués, como en tierra por la batería de "Buena Vista" segun resulta de la expuesta informacion, queda al Superior Gobierno expédita su facultuad y arbitrio para los requerimientos competentes á la Corte del Brasil á fin que en lo sucesivo se eviten consecuencias de esta naturaleza." (Arch. General de la Nación).

preocupación o torpeza incalificable, dejar de sospechar el peligro o apercibirse de intenciones hostiles en aquella nave cuya bandera habían agraviado varias veces y de que, seguramente, estaba advertido el vecindario de aquel puerto que corrió a la ribera, como se deja ver en el suelto transcripto, a contemplar el espectáculo de un choque de que hay muchos motivos para creer tenía preconocido anuncio.

Dos versiones a su respecto hemos recogido, la portuguesa y la tradicional nuestra que no hemos podido documentar, pero que conceptuamos inadmisible, lo que declaramos sin esfuerzo y en ejercicio de nuestra probidad. Según la tradición oral, la *Heroína* habría fondeado en Gibraltar donde encontrara a la fragata portuguesa de guerra llamada *Perla*. Los jefes y oficiales de ambos buques se relacionaron, se visitaron con frecuencia y fraternizaron en la mesa en que solamente se parte el pan de la amistad sincera, a que se invitaban mutuamente. Pasado algún tiempo, la *Perla* se hizo a la vela y saliendo mar afuera caló los mástiles, pintó el casco y disimuló las portas de sus baterías, dándole el aspecto de un buque mercante para infundir confianza y facilitar la sorpresa meditada; todo lo cual lo desautoriza categóricamente no sólo la narración del marino portugués sino, como se ha visto, fluye el desmentido de la noticia periodística antes transcripta que revela era de pública notoriedad en Gibraltar la disposición hostil de aquélla.

Poco después levaría anclas la *Heroína* y, ya en alta mar, avistó una embarcación de apariencia mercante, y al aproximársele para practicar el reconocimiento de regla, se abrieron sus portas y una andanada de sus cañones barrió la cubierta del descuidado bajel, produciéndole tremendo estrago, quedando tan desmantelada que no tuvo más remedio que rendirse a pesar de la valentía de sus tripulantes (1).

Tal versión, cuya verdad nada comprueba, queda desmenuzada por la del comandante de la *Perla*, capitán de mar y guerra D. Marzal Pedro da Cuña Maldonado Antaide Barahona, que refiere el suceso en esta guisa:

"El 19 del corriente hácia las 3 y 30 minutos de la tarde,

---

(1) Esta versión fué recogida por D. Ventura Linch, que a nombre de su señor padre D. Patricio, armador de la *Heroína*, hizo en 1876 una representación ante el gobierno nacional, solicitando su concurso para entablar una reclamación ante el gobierno portugués.

habiéndose hecho a la vela la corbeta de Buenos Aires *Heroína* y estando esta fragata fondeada en Puente Mayorga, mandé inmediatam^te^ picar amarras, y me hice también á la vela: pero luego que pasé la punta del Cabo Carnero, calmó el viento, y permanecí algún tiempo sin gobierno; estando dicha corbeta bastante á barlovento, en dirección al Sur. Luego que hubo alguna virazón continué rumbo al Sur; y á las 7 y 30 minutos, viré al Norte para mostrar quería ganar á barlovento; á las 9 me retiré para fuera del Estrecho sobre la costa del Sur, con viento bastante fresco, midiendo el andar de la fragata con el que podía tener la corbeta, porque estaba persuadido que debían aprovecharse de la oscuridad de la noche para salir del Estrecho: á las 3 de la mañana del día 20 me hallaba ya fuera de los cabos; y al romper el día se avistó por la proa la referida corbeta, á la cual principié á dar caza en el instante á toda fuerza de vela, tratando de escaparse ella igualmente: á las 9 izamos la bandera, afirmándola con un cañonazo, y no izando la corbeta la suya, le mandé hacer fuego con la artillería de proa; y habiéndole pasado el cuarto tiro por debajo de la estera de la vela mayor, y cortádole algunos cabos, izó su bandera, pero siempre huyendo; mas por fin, al octavo cañonazo que tiré, que fué casi á las 10, tiró un cañonazo por sotavento, y arrió la bandera: inmediatam^te^ despues quedó atravesada, y en el instante mandé dar primero y segundo tiro sin bala, para que viniese su lancha á mi bordo, lo que ejecutó trayendo un oficial de marina y otro de tropa de desembarco; hice echar luego las lanchas al mar para que condujesen a bordo de esta fragata al comandante y demás personas de la mencionada corbeta, pasando á su bordo el cap^n^ teniente Joaquín José de Castro Guedes, para comandarla, y los demás oficiales y personas que constan de la relacion y el estado inclusos (1), siendo digno de notarse, que habiendo tenido viento bastante mientras duraba la caza, abonanzó el mar y el viento luego que se echaron las anclas al agua, de suerte que a las 12 y 30 minutos de la tarde, (ó despues del meridiano) hize rumbo y seguí la derrota para esta Capital, á fin de conducir aquí dicha

(1) No habiendo recibido la relacion ni el estado de que aquí se hace mencion, no podemos sinó repetir que hemos oído que se componía la tripulacion de 134 personas y que la corbeta era de á 26.

corbeta con toda seguridad. Esta corbeta fué la que en tiempo de este comandante tomó la embarcación *Viscondeza do Rio Seco*, y consta ahora que en tiempo de su otro comandante fué la que tomó el buque *Carlota*, como igualmente tres buques portugueses más, uno de ellos estando fondeado en Montevideo, cortándole las amarras y sacándolo afuera (1)".

Inmediatamente se dictó la siguiente Real Orden:

"Manda S. M., por la Secretaría de estado de los negocios de marina, remitir al Consejo del Almirantazgo, el Oficio del Cap^n. de mar y guerra graduado, Marcial Pedro da Cuña, comandante de la frag^ta. *"Perla"*, que entró hoi en este puerto conduciendo á la Corbeta *"Heroína"*, perteneciente al Gobierno de Buenos Aires; debiendo el Consejo del Almirantazgo proceder inmediatam^te., según las leyes, á juzgar cuanto antes si es ó nó buena presa. La guarnicion de la Corbeta será depositada entretanto en el buque *"San Sebastián"*, dejando á su bordo algunos oficiales y marineros, escogidos por el mismo Comandante, q^e. podrá también quedarse en ella, para qué con asistencia de estos se haga el inventario que la lei manda. El Consejo recomendará el buen trato de los prisioneros, haciendo responsable de esto á las personas á quienes corresponde. Y como será necesario reforzar el destacamento de tropa de la *San Sebastián*, el consejo consultará el número de personas que se creyere conveniente, entendiéndose con la junta de hacienda de la Marina en lo que fuere de su competencia (2)".

Mason formuló sus protestas en vano (3). La *Heroína* fué declarada buena presa!

Así terminó aquella cruzada en cuyo largo transcurso no encuentra el espíritu nada grande ni noble en qué reposar;

---

(1) Parte del comandante de la fragata *Perla*, surta frente a Belem, a 27 de marzo de 1822, dirigido al ilustrísimo Sr. Ignacio da Costa Quintella. (Diario do Governo), y Argos, N.° 53, de Buenos Aires.

(2) R. O. dictada en el Palacio de Quelus a 27 de marzo de 1822, subscripta por el Secretario de Estado de los Negocios de Marina Da Costa Quintella (id. íd.)

(3) El Comandante Mason, a quien veremos figurar en la Campaña naval contra la escuadra imperial en la guerra de 1826-28, regresó a nuestro país, después de sufrir más de dos años de prisión en Lisboa, con sus recursos agotados y en la mayor indigencia. Su esposa y seis hijos, que había dejado en Buenos Aires, sufrieron las consecuencias naturales a estas circunstancias extraordinarias. En 1825 pidió se le concediera una beca supernumeraria en el Colegio de Estudios Eclesiásticos para un hijo, pero el gobierno no pudo otorgarla. Algunos de sus hijos sirvieron después en la escuadra nacional.

en que la sagrada enseña de la patria argentina aparece arrastrada por la superficie del océano por brazos débiles, sin músculo, que no saben o no pueden hacerla flamear en alto, en ambientes puros y gloriosos; por almas apocadas por el vicio o por la desgracia que no supieron dar brillo con sus energías y coraje a la pálida estrella que les alumbrara el camino y que se hundió melancólicamente en el seno de la historia, entenebrecidos sus fulgores por fúnebres crespones...

Lección dolorosa del pasado. ¡La bandera de la Nación no debe ni puede ser confiada sino a manos de argentinos libres de toda mácula moral, que tengan corazón de soldado y alma de patriota!

CAPITULO X

Corsarios y corsaristas

1815 - 1821

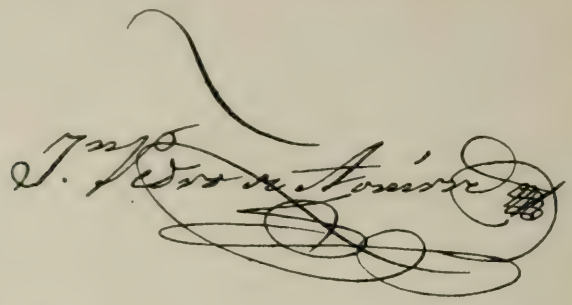
Réstanos dar una noticia rápida, ilustrándola en lo que cabe, dada la deplorable falta de antecedentes de que adolece nuestro acervo informativo en este interesante capítulo de la historia nacional, de los Corsarios y Corsaristas que contribuyeron a abatir en los mares el poderío de España, persiguiendo su comercio y combatiendo a sus defensores do quiera les hallaran; y esa información por escasa que sea servirá a lo menos para salvar la memoria de tanto servidor de la patria, de algunos gloriosa, que yace, empero, ignorada, cubierta por el polvo del olvido.

Felices nosotros que podemos arrojar sobre ellas un pantallazo de luz para que la posteridad las contemple y las honre el reconocimiento de los argentinos con la palma y el laurel de los bravos y de los abnegados!

"Alerta": goleta armada en corso por D. Adán Guy, del comercio de Buenos Aires; le fué otorgada patente bajo el número 124, el 24 de febrero y despachada el 18 de marzo de 1818. Era una presa española nombrada *La Corsa,* de 250 toneladas. Armada con 9 cañones y con la denominación de *Alerta* fué confiada al mando del joven sargento mayor Daniel Chayter, hijo del comandante D. Diego Chayter, que perdió la vida en un combate. Fueron su segundo el capitán Juan Wightman, tenientes Lyman Osburn, Juan Suift, Juan H. Wood, Juan Cabe, Juan Murphy, y teniente de tropa Guillermo D. Young.

Dió la fianza de 10.000 $ exigida por el reglamento de corso, el comerciante de la plaza D. Tomás Stevenson.

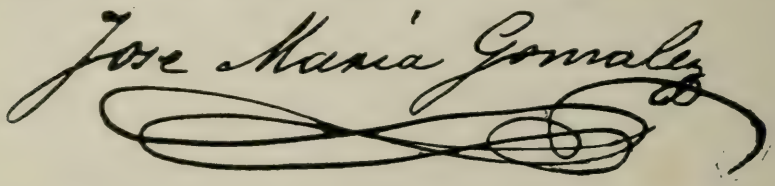
"Alianza": Armador y fiador el conocido hombre público D. Juan Pedro de Aguirre. Se le expidió patente bajo el N.° 80 el 4 de enero de 1817.



"Amistad": Igual al anterior; se le expidió patente N.° 78 en la misma fecha.

"Argentina": fragata. Armador Vicente Anastasio de Echevarría. Se le concedió patente bajo el N.° 116 el 25 de junio de 1817, renovada bajo el 222 el 4 de enero de 1820. Capitán: Hipólito Bouchard. (Véase Capítulo VII).

"Argentino": Patente N.° 186, concedida en febrero 16 de 1819. Don José María González solicitó patente de corsario



y le fué acordada para dos que había resuelto armar en puertos de Francia e Inglaterra, nombrados *Argentino* y *Paraná*; se le expidieron seis títulos de oficiales e igual número de despachos de cabos de presa para cada uno de ellos. Dió por fiador (20.000 $) a D. Félix Castro.

"Atrevido": Armador D. Adán Guy. Se le concedió patente bajo el N.° 86 el 10 de abril de 1817, indebidamente, porque con con el mismo número había sido expedida en 22 de enero al *República*. El Sr. Guy la devolvió, sin utilizarla, el 22 de diciembre

N.° 112

DEPARTAMENTO GE- -NERAL DE MARINA.

EL DIRECTOR SUPREMO
DE LAS
PROVINCIAS UNIDAS DE SUD AMERICA.

Por quanto convencido el Gobierno que los Vireyes, Gobernadores y Generales Españoles que aun oprimen los Pueblos del continente de América Meridional, no satisfechos con la guerra que ha regado de sangre estos Paises, procuran sostener con nuevos esfuerzos la politica insidiosa de los actuales ministros de la España, condenando al furor de una conquista las Provincias que han aclamado y defendido sus derechos; sin que las reclamaciones de los Estados libres del nuevo mundo hayan producido hasta ahora por los medios de la moderacion y la paz otros efectos que la multiplicacion de los males causados por los peninsulares, ò sus agentes. — Por tanto interin el Rey de España, y sus respectivos vasallos no reconozcan la Independencia de las Provincias de Sud-América del actual Monarca, sus sucesores y Metròpoli, proclamada y sancionada por el Soberano Congreso Nacional, y cesen las hostilidades de una y otra parte, sea por ajustes terminantes de paz, entre ambos Estados, treguas ó armisticio, segun el derecho de la guerra; usando de las altas facultades que me están concedidas por la Soberania de los pueblos de la union, y habiendo determinado tomar medidas para contener el progreso de la politica hostil del gabinete Español y sus agentes, à fin de vindicar el honor de la Nacion que presido, y procurar recompensa y satisfaccion à sus subditos injuriados; he ordenado y ordeno se concedan represalias generales contra los buques, efectos y vasallos del Rey de España, de modo que asi los bageles de la Marina de este Estado, como qualesquiera otros que fuesen comisionados por patentes de corso y represalias generales, aprehenderan y podràn legalmente embargar ó apresar los buques y efectos pertenecientes à aquella nacion, y los súbditos de la misma, trayendolos à juicio ante este Gobierno segun las leyes de las naciones; baxo estos principios, considerando suficientemente qualificado à D. natural de que equipa, arma y abastece de viveres de su cuenta l nombrad de porte de toneladas, y la dotacion de piezas de artilleria de los calibres de con hombres de tripulacion, y habiendose conferido à D. Comandante del citado buque por mi despacho de Marino el reglamento de corso y las instrucciones particulares à que queda ligado segun el documento archivado en el mismo despacho, he venido en expedir y conceder por la presente al expresado D patente de corso por solo el termino de contado desde el dia en que salga el corsario del Puerto en que se habilita, autorizàndolo como lo autorizo para que pueda manifestar en estado de guerra por dicho tiempo l enunciad baxo su propio mando, pudiendo embargar y tomar por fuerza de armas los buques y efectos pertenecientes à los españoles europeos y sùbditos del Rey de España, excepto solamente dentro de los puertos ò caminos de principes neutrales ó en amistad con este Estado, y traher los mismos para que sean juzgados segun las leyes de las Provincias Unidas de Sud-America, y condenados que sean por buena presa, podrà el citado D vender ó disponer de tales buques y efectos en el modo que queda sancionado ànte el Gobierno, y estipulado en las mencionadas instrucciones, arreglandose à ellas en lo demas concerniente al corso, y puesto que nada debe hacerse por el dicho D. ni por ninguno de sus oficiales ni marineros, contrario al verdadero sentido de las presentes letras, sino que deben ser extrictamente observadas por èl, y por cada uno de ellos en quanto respectivamente pueda pertenecerles Por tanto ordeno y mando à todos los comandantes de los buques de la Armada de estas Provincias, y mercantes de los súbditos de la misma Nacion, le presten todo auxilio al expresado D y ruego á todos los Reyes, Principes, Potentados, Estados y Repúblicas, Amigos ò Neutrales, aquienes toque ó pertenezca no le pongan el menor embarazo, y si le presten todo auxilio y socorro en sus puertos con su buque, tripulacion y presas, ofreciendo hacer lo mismo en todas las ocasiones que asi se me pida; en testimonio de lo qual, mando extender està firmada de mi mano, sellada con el Sello de las Provincias Unidas y refrendada por mi Secretario de Estado en el Departamento General de Guèrra y Marina — Dada en la Fortaleza de Buenos-Ayres à 15 de Mayo de 1817. año octavo de la libertad

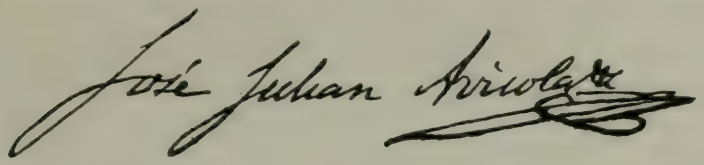
Martin de Pueyrredon

J. M. de Pueyrredon

MODELO DE PATENTE DE CORSO.

del mismo año, por haberse incendiado el barco cerca de los cabos de Virginia, en el mes de mayo. (Véase INDEPENDENCIA DEL SUD).

"ATREVIDO DEL SUD": Armador D. José Julián Arriola. Le fué concedida patente N.° 118 el 18 de agosto de 1817. El ciuda-



dano nombrado "de naturaleza americana y vecino de esta ciudad" dice en su representación, solicitó patente de corso y despachos para cuatro oficiales para este bergantín de su propiedad, también llamado *Protector de las Provincias,* de 180 toneladas, armado con 18 cañones y con 100 hombres de tripulación. El gobierno ordenó se le concediera (9 de agosto) bajo el primer nombre, se diera despacho a su capitán D. Juan D. Handell, y para cuatro oficiales y ocho cabos de presa. Se le proveyó la munición necesaria, cien fusiles de 2.ª y cien chuzas enastadas.

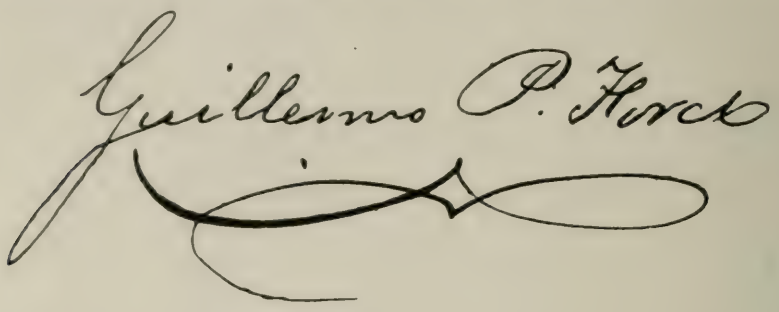
El 9 de noviembre de 1817 sostuvo un combate con dos buques de guerra portugueses, el bergantín *Gaibota* y corbeta *Calipso,* a la altura de Punta Piedras, viéndose obligado a rendirse y fué conducido al puerto de Montevideo.

"AURORA": Patente N.° 60. Solicitud de D. Jorge Macfarlane. Julio 30 de 1816.

Macfarlane, comerciante inglés, residente en Buenos Aires, "deseando contribuir a la independencia de América por los medios a su alcance y son permitidos por el derecho de la guerra entre naciones civilizadas" solicitó seis patentes en blanco para habilitar en los puertos de América o Europa que más conviniera igual número de corsarios bajo el pabellón argentino, que se denominarían *Aurora, Terrible, Pumacahua, Fama, Venganza* y *Cariñosa.* Dió las fianzas correspondientes, a 2 de julio de 1816, ante los testigos D. Juan de Jabalera y Don Manuel Sarmiento y se le extendieron dichas patentes.

"BUENOS AIRES": goleta. Le fué acordada patente bajo el número 123 el 20 de febrero de 1818. La solicitó el 23 de enero

Don Guillermo Patricio Ford, norteamericano, ciudadano naturalizado el 20 de enero de 1817, con la denominación *Buenos Aires* para la ex *San Martín* que acababa de comprar para dedicarla contra los enemigos del Estado. Tenía 243 toneladas,

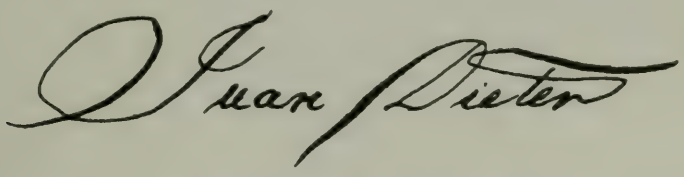


10 cañones de a 18 y cien hombres de tripulación. Pidió despachos de teniente coronel para su comandante D. Juan Dieter. Afianzó D. Juan Higinbothom los 10.000 $ de ley. Se extendieron a Dieter despachos de sargento mayor, de tenientes a Santiago Barter, Eduardo Dew, Juan N. Jones, Benone Johson y Roberto Moodie.

Ford devolvió la patente y solicitó la chancelación de la fianza en 11 de octubre de 1819 y que se le permitiera a los oficiales retener sus despachos para quedar a cubierto de las persecuciones del gobierno español o sus agentes y por ser acreedores a tal confianza y distinción por haber servido dos años y medio a la causa de la patria. Acompañaba el extracto de la carta última del comandante Dieter, de cuya honradez y buena comportación hacía elogios, que dice así:

"Baltimore, Julio 17 de 1819.—Señor D. Guillermo P. Ford. —Remito a Vm. la patente y demás documentos a fin de poner a Vm. en aptitud de chancelar las obligaciones del gobierno, y así hé concluído una carrera en la qual no me ha resultado ningún beneficio, y en cuyo desempeño hé encontrado mil vejámenes. Me hallo lisongeado por las expresiones con que S. E. el Sup^mo. Director se ha dignado favorecerme por medio de Vm., y le aseguro que no hé omitido esfuerzo ninguno de mi parte que pudiese contribuir a la gran causa de la emancipación de la América del Sud hasta quanto han alcanzado mis limitadas proporciones y ha permitido mi capacidad. En el último crucero hice el círculo de la isla de Cuba; bloquée el

puerto de la Habana por algunos días, y atravesé el golfo de México hasta ponerme al sotavento de Cartagena costeando viento a proa desde la costa de Tierra firme hasta la isla de Margarita, donde me hice de víveres; de allí crucé el Atlántico hasta las islas Canarias, al frente de las quales hice el corso por algún tiempo; quando volví a atravesar el Atlántico, visité todos los puertos de la isla de Puerto Rico, sin haber apresado un solo buque que mereciese ser remitido á puerto. Así és, Señor, que me retiro del mar después de haber estado embarcado casi ocho meses consecutivos sin haber logrado la menor ventaja. Permitidme ofreceros mis mejores deseos por vuestra salud y felicidad y de subscribirme vuestro más ardiente servidor. — Firmado: *Juan Dieter*".



Dieter apresó en compañía de Wilson, comandante de la goleta *Tucumán,* los siguientes barcos: goleta *Nuestra Señora de Sisa* comandante Mariano Janer; lugre *Nuestra Señora de Regla,* comandante Manuel Mangadela, que fué remitido a España con prisioneros; bergantín *San Carlos* (a) *El Miseno,* comandante José González Loredo, que fué echado a pique; polacra *San Francisco de Paula,* comandante Miguel Torres, entró al puerto de Buenos Aires el 26 de septiembre de 1818; bergantín *San Antonio,* comandante José Fontanills, remitido a España con prisioneros; y bergantín *Magdalena,* comandante Tomás Olaguibel, echado a pique.

La polacra *San Francisco de Paula* fué apresada a la vista de Cádiz el 7 de junio y remitida a Buenos Aires con el cabo de presa David Miles. Traía un cargamento de 160 pipas de vino, 8 de aguardiente, 2 de aceite, 100 cajones de jabón, 60 fardos de papel de estraza, 2 de papel blanco, 30 cajones de cascarilla, 9 bolsas de almendras, 50 quintales de corchos deshechos, 120 fardos de tapones de corcho, 600 barrilitos y 4 cajoncitos de anchoas, 20 de aceitunas y 10 bultos de efectos, que fueron consignados a los comerciantes Linch, Zimmerman y Compañía.

Condujo, además, la correspondencia interceptada en diversas presas, que era dirigida a la Península desde Maracaibo, la Guayra, pueblo de la Victoria y otros puntos de América, que alcanzaba hasta fines de abril. "En dichas piezas, dice la Gaceta, se ven detalles circunstanciados sobre las necesidades y miserias de toda especie que sufre el ejército real en aquellos países. Muchos oficiales escriben a sus familias en Europa, que no hay remedio entre morir a manos de los insurgentes o perecer de consunción. En 16 de enero próximo pasado se formó en dicho pueblo de la Victoria una junta compuesta del general en jefe D. Pablo Morillo y de las principales autoridades de aquellas provincias. Fué acordado en ella pedir auxilios pecuniarios e igualmente pólvora y municiones a la Habana, Veracruz y Santa Fe de Bogotá. No puede ser más patética la pintura que se hace en aquella acta y en el oficio con que se da cuenta a la Corte de Madrid por conducto del primer Ministro de Estado. En una y otra pieza se dice en substancia, que aquel país devastado no puede proporcionar lo preciso ni aun siquiera para cubrir la mitad de los gastos de primera atención; y que indefectiblemente la pacificación quedará sin efecto si no se aprontan a la mayor brevedad los cerca de 3 millones de pesos que se piden a los puntos indicados. El testimonio de estos documentos, que hemos tenido originales en nuestras manos, es intachable. Ellos comprueban lo que antes dijimos: *que la causa de América no puede perderse.* Con sólo haber prolongado la guerra, y prolongarla un poco más, quedará decidido el asunto.

La justicia, el océano, la naturaleza toda están de nuestra parte. Y ¿podrán los españoles balancear estas ventajas con la superioridad de su táctica, aun cuando se conceda de plano que la tienen sobre la nuestra, y que el oficio de hacer la guerra no se aprende con el uso?"...

Este episodio demuestra la importancia de los servicios prestados por los corsarios con la sola interceptación de documentos tan reveladores.

"Carandi": Armador D. Pedro Aguirre. Se le expidió patente el 24 de noviembre de 1816.

"Cariñosa": Patente N.° 65. Solicitante Jorge Macfarlane. Julio 30 de 1816.

"Capolican": Armador Juan Pedro Aguirre. — Patente número 84.—Enero 22 de 1817.

D. Juan Pedro Aguirre deseando armar en los Estados Unidos de Norte América algunos buques corsarios para hostilizar la bandera española destruyendo su comercio en los mares, solicitó se le extendieran patentes para varios buques que se llamarían: *Director* (bajo el N.° 82); *General San Martín* (bajo el 83); *Caupolican* (bajo el 84); *Colocolo* (el 85); *República* (el 86); *Tucumán* (el 87); *Uruguay, El Argentino, Magiscatzin, Siripo, Lambaré, Galvarino.*

"Céfiro": corbeta. Conocida también por la denominación inglesa *"Zephyr"*. Comandante Don Tomás Taylor, natural de Estados Unidos de América. Se le acordó patente de corso el 17 de julio de 1815 de acuerdo con el siguiente contrato, que es el primero, según entendemos, de esta clase que suscribió nuestro gobierno, circunstancia por la que hacemos la excepción de transcribirlo íntegramente:

Proposiciones aceptadas por el Capitan Dⁿ. Tomas Taylor, y en que conviene el Director provisional del Estado para el Corso de la Corveta de guerra la Zefir.

Artíc. 1.° El Gobⁿᵒ. concederá á D. Tomás Taylor la Corveta de guerra Zefir bien municionada y armada de todos los utencilios y necesarios pᵃ. la guerra fusiles, armas &ᵃ., qᵉ. devolverá concluido el Corso á que se le destina.

2.° El Gobⁿᵒ. concederá á D. Tomas Taylor la facultad y poder de poner en comision y emplear uno ó más buques de qualquier clase qᵉ. tubiere por conveniente en el mismo servicio.

3.° La tripulacion de la Corveta debe ser pagada ó garantida su paga desde el dia de su salida, hasta llegar al punto de empezar el Corso, entendiéndose por el preciso termino de dos meses á lo mas.

4.° El Gobⁿᵒ. concederá pʳ. una Comision amplia y regular el poder y facultad á Taylor de apresar, quemar, y destruir, segun le convenga: mandar á los Puertos mas á proposito, á saber de Buenos Aysˢ., toda clase de buque qᵉ. encontrase perteneciente á los Enemigos del Rio de la Plata, sean los qᵉ. fuesen, ya de Españoles ó Portugueses en el extremo caso de qᵉ. su Alteza Real determine proceder hostilmᵗᵉ. contra las Provˢ.

del Rio de la Plata, y sea de una manera publica y notoria la hostilidad de esta Nacion.

5.° El dicho Taylor tendrá facultad de nombrar un Agente p.ª recibir y vender las Presas q.e mandase, y el dho. Agente procederá del modo mas util en la venta y demas disposiciones de presas. Para evitar toda tropelía contra la persona del dho. Agente debe entenderse que él no és responsable acia el Gob.no ni el Pueblo: su nombramiento dimanará de Taylor p.r su buena conducta; y visto q.e la empresa actualmente contemplada, es la obra de un Individuo llevada á la execucion con la aprobacion del Gobierno, el Agente no tendrá cuentas que ajustar ni con el Gobierno, ni con el Pueblo, sino con Taylor ó su Apoderado, entendiendose q.e la venta que verifique el Agente del buque y cargamento apresado, sera, previas las justificaciones de propiedad enemiga ante el Gobierno, con documentos suficientes y formal declaracion de este por buena presa.

6.° Visto q.e el Gob.no en consideracion á las circunstancias de la empresa en tan notable generosidad, se ha dignado dispensar q.e las presas q.e llegasen mandadas por Taylor, y sus cargamentos sean libres en su introduccion de todo dro. y alcabala &.ª, el dicho Taylor se compromete á que el Agente de presas entregue en la Tesoreria del Estado al fin de cada tres meses desde la fha. de la venta el diez por ciento sobre el valor de las ventas p.r mayor, como un obsequio debido á la Patria en sus apuros, esto es siendo aquellas del origen expresado en el Articulo anterior.

7.° La division del neto producto de las presas será en conformidad al reglamento de los Estados Unidos: siempre q.e no estubiere en oposicion con los articulos anteriores.

8.° El Gob.no se reserva la preferencia en la compra de las armas de todas clases, y pagará las mismas á los precios corrientes de la Plaza, abonando el valor de vales sobre la Aduana del Estado.

9.° Si la Expedicion Española variase de rumbo, es decir, no se dirigiese ácia el Rio de la Plata, ó al mar Pacifico, deberá regresar Taylor con la corveta en el termino de quatro meses, contados desde el dia en que zarpe de ntras. balizas, salvo las contingencias de la navegacion, q.e en todo caso deberá acreditar: pero si tomare acia el Rio de la Plata, podrá

continuar el corso p^r. seis meses desde dho. dia, sobre cuyo cumplimiento queda Taylor reatado ante la Nacion.

10. El primer objeto del Corso será cortar transportes, apresar, incendiar ó destruir quantas embarcaciones fuese posible del Convoy Español q^e. navega á este Rio, quedando el Gob^no. sin responsabilidad en el cumplimiento de los articulos anteriores, siempre q^e. llegase á justificarse q^e. por inaccion, descuido ó interes privado, (q^e. no es de esperar) prefiriese Taylor hostilizar á los Buques mercantes Españoles independientes de dho. Convoy.

11. Deberá remitir Diario exácto de sus operaciones siempre q^e. hubiere proporcion, al menos mensualmente, y con las noticias q^e. adquiriese.

12. El Gob^no. se compromete á dar p^r. premio de qualesquiera de los Buques de guerra mercantes Españoles ó de qualq^a. otro Enemigo de las Provincias Unidas q^e. fuere destruido por Taylor, la gratificacion señalada en el Capitulo 7.° art. 1.° de la Ordenanza de Corso (á las presas de buques de guerra) corsarios y bajeles mercantes, exceptuando el premio, por lo que respecta á los Prisioneros, cumpliendose siempre que acredite Taylor la destruccion y calidad del buque con las Patentes ú otros documentos de valor en juicio.

13. El Comandante Taylor quedará sugeto al cumplim^to. de los artículos de la ordenanza española de Corso del año de 1801, en quanto no contradiga á las proposiciones convenidas en los articulos anteriores, q^e. no podrán admitir otro sentido que el literal, y en quanto sea conveniente al decoro y dignidad del Gobierno, y á las Leyes de la Guerra observadas p^r. todas las Naciones.

14. El Gob^no. suplirá al Comand^te. Taylor para su salida la cantidad de mil pesos, y los efectos q^e. necesite p^a. la habilitacion de la Corveta Zefir, y existan en los Almacenes del Estado, quedando Taylor responsable del pago de aquellas sumas, si á su regreso presentase un resultado favorable al Corso.

15. En caso de muerte del Comand^te. Taylor, su segundo queda igualm^te. ligado al cumplim^to. de lo estipulado en los articulos anteriores.

16. Se recomienda estrecham^te. al Comand^te. Taylor la juiciosa comportacion con q^e. se ha distinguido en las Comisiones de la Nacion; y para q^e. el presente convenio tenga opor-

tunamte. los efectos convenientes, se firman dos de un tenor, de los que se archivará uno en la Secreta. de guerra y marina, y el Duplicado en poder del Comandte. Taylor. Buenos Ayres Mayo 13 de 1815.—

Otrosi.—El Gobierno se compromete á suplir mil pesos á mas de los que habla el articulo 14, á cuyo pago queda Taylor responsable á la buelta de la Expedicion.

Ignco. Alvarez.

Todos los Documentos entregados á Taylor inclusos los Despachos pa. los oficS. de la Corveta Zefir, los devolverá á la Secretaria de grra. concluido que sea el Corso.

Alvarez. Marcos Balcarse Sro.

Quedo responsable al fiel cumplimto. de lo prevenido en los articulos precedentes. fha. ut supra.

ThoS. Taylor.

La corbeta *Céfiro* era de 163 toneladas, tenía quince piezas de artillería de a 10 y 18, con setenta y cinco hombres de tripulación. Salió a corso, del puerto de Buenos Aires, el 1.° de agosto de 1815 y a pocos días apresó a la corbeta española *Monserrrat*, capitán Pablo Espriu, a la altura del Cabo Frío, en las circunstancias que expresa en el siguiente parte:

"A bordo de la Corvta. Zefiro en la Mar

Agto. 22.|1815.

Exmo. Sor.

La fortuna ha favorecido cumplidamente los esfuerzos y deseos de los que tenemos el honor de sostener en la Mar el Pavellon de la Libertad del Rio de la Plata. El 19 del corriente en vuelta al Sud de cabo frio apàreció una embarcacion que la distancia no permitia conocer distintamente; aunque el corte de su velamen indicaba ser un buque Español. Con este motivo, y en medio de las fuertes esperanzas que inspiraba aun la misma incertidumbre seguimos sus aguas con viento fresco hasta las 12 de la mañana en que sobreviniendo una gran calma frente á la Punta negra de la Costa del Brasil, frustró en algun modo nuestro primer designio, y puso en mayor agitación nuestro impaciente zelo. Felizmente la misma causa que detenía el vuelo de la Zefir obrava mas senciblemente en el otro buque muchisimo mas pesado, y tardio en todo respecto, y así es que

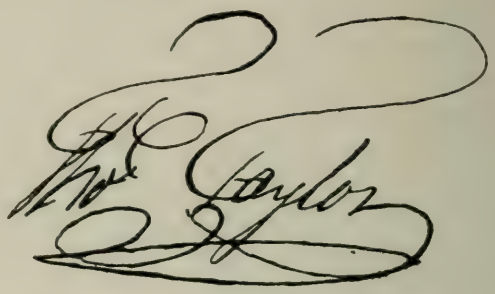
determiné aprovecharme de aquella casi inmoble situación para tomar todas las medidas necesarias para el ataque ó bordage del enemigo en su caso, mientras llegaba el viento q^e. deseaba. Este sopló al entrar la noche en una brisa suave pero bastante para dar alcance al contrario, como en efecto se verificó hallandonos a su costado a las 10. de la noche 4 leguas y media antes del Puerto del Janeyro. En aquel gran momento la ovediencia, y el ardor Patriotico de toda mi tripulación y compañeros sin excepción compitieron á su vez en manifestarse de un modo tan inequivoco como satisfactorio; pero la conducta del enemigo que prefirió la prudencia de rendirse tranquilamente a la dignidad de sostener la primer defensa, no dió lugar a los sencibles efectos de un combate, sin embargo de estar preparada su artilleria que constaba de 6. piezas de menor calibre, y de tener aun hazta las mechas encendidas á su bordo.

Mi primera requisición fué contestada con hacerme saber que era Corveta Española Mercante llamada Nuestra S^ra. de Monserrate que venia de la Habana con direccion al Janeyro, afianzandose con la Vandera Española que se enarboló en conseqüencia. Con este convencimiento, y para tocar las primeras medidas que creí oportunas, hize las señales y demostraciones bastantes á hacer entender que el mio era un buque de guerra sin explicar su procedencia, y en esa virtud mandé mi Bote á que condujese á mi bordo al Capitan con sus papeles respectivos. Este poco trepidó en venir á mas de haberme remitido antes á su segundo, y de admitir en su buque un Oficial de mi confianza que destiné estudiosam^te. para su cuidado, mientras duraba la entrevista. Reunidos en mi cámara, hecho cargo de sus papeles, y Patente de Corso contra los *Insurgentes de Cartagena*, y tomadas todas aquellas noticias q^e. me parecieron conducentes, les intimé terminantem^te. que eran unos Prisioneros de Guerra, sobre cuya seguridad personal, y decoroso tratamiento empeñé mi honor en garantia, y p^a. no perder instantes tan preciosos encomendé el cuidado y consuelo de ellos en buenas manos, mientras pasé á tomar posesion de la Corveta Monserrate en mi Lanchon bien tripulado. Nada podrá significarle dignam^te. á V. E. la prezteza, y orden con que todo se efectuó en términos de que á las 11. de la noche todo quedó enteramente concluido y ambas Corvetas en poder y tripuladas por los hombres libres que sirven bajo los altos auspicios de V. E.

Me es de la mas honrosa satisfaccion que el primer aviso de mi derrota sea por la misma Presa que remito á cargo y direccion del Oficial Dⁿ. Cristoval Carnilos con las instrucciones suficientes para poner en el conocimiento de V. E. todo lo que pudiera interesar su suprema atención en el detall de este feliz ensayo, y entre tanto me atrevo a lisongear que el segundo aviso sea á conseqüencia de un resultado más glorioso pʳ. su inmediata importancia.

Tengo el honor de asegurar a V. E. mi mas alta consideracion y profundo respeto.

Exmo. Sor.



Exmo. Sor. Director de las Provas. Unidas del Rio de la Plata. (1)

Poco más adelante apresó el 14 de septiembre, a la salida de Bahía la goleta *Divina Pastora,* capitán Manuel Parets, que se dirigía a la costa de Africa, con cargamento de efectos, tabaco, fusiles, espadas, para la compra de negros.

La primera fué declarada buena presa el 13 de octubre y entregada al agente D. Guillermo G. Miller; la 2.ª fué declarada en sumario en 16 del mismo mes "mala presa" y en plenario "buena" el 8 de noviembre, disponiéndose que el cargamento se le entregara al comandante captor. Este donó al Estado el importe de las armas tomadas que alcanzó a 1359 $, por lo que el gobierno le concedió el privilegio de extraer por sí o a quien endosare esta facultad, veinte mil $ libres de derechos "respecto a que son destinados al armamento de varios corsarios con órdenes del gobierno" (decreto de 6 de Noviembre). *Morning Chronicle*, de Londres, en su núm. de 22 de febrero de 1816, decía

(1) Arch. General de la Nación. — La superioridad dispuso que al acusársele recibo se le reconviniera por la falta del *Diario* que se le encargaba en sus instrucciones; y que finalizado el plazo de su contrata regresara.

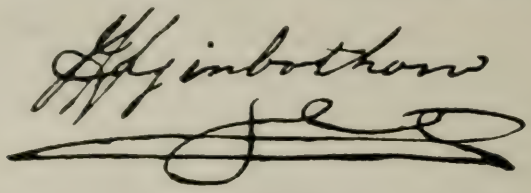
que "tenía el placer de informarles a sus lectores de esta captura" con que el gobierno de Buenos Aires hacía ejecutivo su decreto prohibiendo el comercio de esclavos. Taylor ejecutó un segundo crucero con el *Patriota* hacia el mar de las Antillas e hizo sentir allí su acción sobre el comercio español. Allí tuvo oportunidad de conminar a Petion, presidente de Haití a una conducta más en connivencia con nuestros intereses: He aquí la comunicación que le dirigió de que se hicieron eco los periódicos de Estados Unidos: "En consecuencia de la detención, aprisionamiento y condenación de algunos de los cruceros de Buenos Aires y sus presas, que han estado en los puertos de V. en conformidad a la confianza en su gobierno, como una república hermana, sancionada por un acomodamiento positivo hecho con Vd. mismo como presidente de ella, hé juzgado conveniente, como en representación del gobierno de Buenos Aires, detener y mandar a Port Prince el buque haitiano *San José*, capitán Guillermo Pierrot, destinado a Nueva York. Este acto indicará suficientemente al gobierno de Haití mi determinación de insistir sobre satisfacciones por el ultraje cometido contra la bandera republicana de Buenos Aires en las presas mencionadas en la primera parte de mi comunicación.

"Los marineros españoles encontrados a bordo del *San José* los he detenido como prisioneros de guerra. A menos que sea dada una inmediata y completa satisfacción por el ultraje, todos los barcos que lleven la bandera haitiana como cualesquiera otra de su propiedad, serán considerados como buenas y legales presas por cualquiera de los corsarios del gobierno de Buenos Aires, y tendrán de consiguiente mis instrucciones. Yo despacharé inmediatamente un buque al puerto de Aux-Cayes para esperar la contestación de V. hasta el 28 del corriente. En el entretanto la escuadra detendrá todos los barcos haitianos que caigan en su poder. Sin embargo de esto, serán todos vueltos si recibo de V. respuesta satisfactoria. Tengo el honor, &. — *Tomás Taylor.*"

Este fué el primer ensayo de las medidas adoptadas para hostilizar por mar a los españoles y a Taylor correspondió el honor de practicarlo. (Véase PATRIOTA).

"CHACABUCO": fragata. Se le acordó patente de corso bajo el N.° 85, el 8 de marzo de 1817. Tenía 450 toneladas de desplazamiento, 28 cañones de a 12 y 18, y 160 hombres de tripulación.

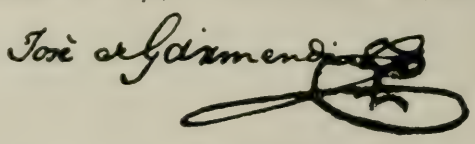
D. Juan Higinbothom, natural de Estados Unidos, ciudadanizado argentino el 1.° de noviembre de 1817, del comercio y vecindario de Buenos Aires, decidió dedicar esta fragata al corso



y propuso como armador a D. José Ignacio Garmendia, del vecindario y comercio de la misma ciudad. Fué fiador D. Inocencio González, comerciante de la plaza. Fué nombrado capitán Comandante Hugo Davey; 2.° Capitán Enrique Wortington; Teniente 1.° Juan Pablo; Teniente 2.° Antonio Meach; Teniente 3.° Eduardo Pampillón y piloto Eusebio Sheffield, todos con fecha 8 de abril. En la carpeta referente a este corsario consta esta anotación: "No tuvo efecto por haber varado".

El Sr. Higinbothom, natural de E. U., hijo de Ralph y Margarita Higinbothom, enlazó en la distinguida familia de Medrano, de Buenos Aires, por su casamiento con Doña Ana, hija de D. Martín Medrano y de doña Pascuala Iraola, el 10 de enero de 1818, radicándose definitivamente en este país (1).

D. José Ignacio Garmendia y Alurralde, era natural de Tucumán, donde nació en 1790. Fué alférez real, alcalde ordinario



de 2.° voto, regidor decano y fiel ejecutor en los Cabildos de Tucumán y Buenos Aires, diputado en 1820, presidente de la

---

(1) Su autógrafo lo tomamos del siguiente documento que demuestra, a la vez, la clase social de este notable corsarista:

Buenos Aires 23 de noviembre de 1839.

Señor Comodoro Nicholson. — Esq. U. S. S.

Independencia.

Mi querido señor:

Seame permitido introducir á vuestro amistoso conocimiento al íntimo amigo de nuestra familia Don Anselmo Saenz Valiente quien, probablemente, pasará algún tiempo en Montevideo, y no dudo que sería muy feliz si pudiera visitar vuestro espléndido barco "Independencia". Cualquier atención, ó cualquier servicio que preste á este caballero será reconocido con gratitud por todos los miembros de mi familia.

Quedo de V. sincero amigo. — JOHN HIGINBOTHOM.

Junta de administración y crédito público y del Banco de la Provincia. Falleció en 1864. (Véase Río de la Plata).

"Chacabuco": corbeta. Armador D. Vicente Anastasio de Echevarría. Patente N.° 223, de 4 de enero de 1820.

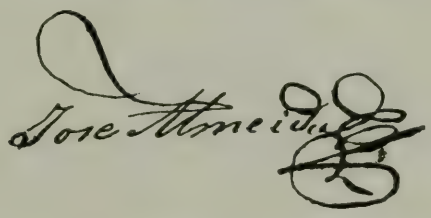
"Cívico": Armador D. Tomás Taylor. Se le expidió patente N.° 51, el 6 de noviembre de 1815.

"Colocolo": Armador D. Juan Pedro Aguirre. Patente Número 85, enero 22 de 1817.

"Congreso": Armador D. David C. Deforest. Patente N. 47, el 23 de octubre de 1815.

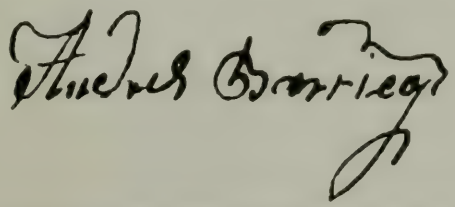
"Congreso": Armador D. Juan Pedro Aguirre. Patente Número 67, de noviembre 9 de 1816. Se le acordaron dos patentes más, números 68 y 69, en blanco.

"Congreso": Armador su capitán D. José Almeida (que otros llaman Armida). Recibió patente con fecha 7 de noviembre



de 1816. Fué fiador D. Juan Pedro Aguirre. (Véase Capítulo V).

"Constitución": queche-goleta. Se le dió patente de corso a solicitud de D. Andrés Barrios el 20 de septiembre de 1815.



En agosto de 1815 representó Barrios, emigrado del Estado de Chile, que después de haber transportado de Montevideo a Buenos Aires por su cuenta y sin interés alguno, en el queche

de su propiedad llamado *Constitución*, doscientos soldados de los que habain sitiado aquella plaza, franqueó espontáneamente dicho buque al Estado a condición de que se le facilitaran 4.000 $ no obstante haberle costado 6.200 $ que era su legítimo valor, y que solamente la obligación de ocurrir a las necesidades de su esposa y una hija que seguían su suerte, le había hecho poner precio; y que admitida su propuesta el 23 de mayo fué nombrado su comandante por el almirante Brown. Que a pesar de habérsele prometido cubrir el crédito solamente había recibido a cuenta un mil quinientos nueve $, y que al reclamar el resto se le había instruído que el Estado ya no necesita el buque, y que si bien reconocía que debía recibirlo en los términos de la contrata, no tenía cómo devolver lo recibido por haberlo gastado puesto que había estado sirviendo sin percibir ni sueldo. Que teniendo en cuenta los perjuicios sufridos y los crecidos gastos que le impondría restituir al buque a su primitvo estado porque para armarlo en guerra se le han hecho muy diversas obras, dividido sus bodegas, etc., la situación precaria en que se encuentra, y en mérito a los servicios prestados en Chile a la causa de la independencia, solicitaba se le diera un tiempo prudencial, 6 meses, para devolver la cantidad percibida. El almirante Brown informó favorablemente, recomendando a la consideración de la superioridad los servicios prestados por el postulante.

El 20 de septiembre de 1815 contrató con el gobierno para ejecutar con su buque el corso en la mar del Sud para lo cual se le proveyó de la patente correspondiente, instrucciones, armamento, etc., entre éstos 1 cañón de bronce de a 16, 2 de fierro de a 8 y 4 de fierro de a 4.

A este barco se refiere Barros Arana, historiador de Chile, hablando del crucero de Brown en 1815, cuyo comando adjudica a Russell, y que se perdió en la extremidad meridional del continente, con el presbítero Uribe, en tanto que Amunátegui en su "Reconquista Española" le denomina el *Uribe* y lo da mandado por Barrios, de quien dice era italiano. Nuestro almirante Brown también afirma que la goleta la mandaba Russell, a quien encomendaran su dirección los emigrados chilenos. Es probable que en último momento Barrios cediera su puesto al marino de guerra, cuya competencia todos reconocían.

He aquí la nómina que se conserva en el Archivo General de la Nación:

Lista de los Oficiales y tripulación del Quechc Constitución

Nomvres	Empleos
D.º Andrés Barrios , ...	Comte.
D. Ricardo Chea	Piloto.
D. Andres Mates.	Id.
D. Timoteo Nilleard.	Id.
D. Marcelino Victoriano.	Comisario.
Federico Numan.	Contramaestre.
Nicolas Jansen.	Carpintero.
Antº. Dias.	Calafate.
Magnun Miller.	Condestable.
Elick Grin.	Despensero.
Christian Deanburge.	Marinero.
Roverto Herruti.	Id.
Federico Peterson	Id.
Carlos Nicolas.	Id.
Juan Hancick.	Id.
Juan Andres	Id.
Roverto Kelly.	Id.
Matias Linstrom.	Id.
Jose Vera.	Id.
Juan Jose Roxas.	Id.
Franco. Ordoñes.	Id.
Jose Yeone	Id.
Franco. Bernal.	Id.
Juan Olsson.	Id.
Thomas Nicolas.	Id.
Pedro de Voa.	Id.
Felipe Krafft	Id.
Vicente Cruz	Id.
Cirilo Cardenas.	Id.
Rafael Freire	Artillero.
Bonifacio Victoriano.	Id.
Nicolas Maruri	Id.

Nombres	Empleos
Thomas Martinez	Artillero.
Juan Ivieta	Id.
Lucas Novoa	Id.
Clemente Navajeta	Id.
Franco. Melo	Id.
Juan Uribe	Id.
Jorge Felipe	Id.
Jose Vaves	Id.
Roverto Grein	Page.

Buenos - Ayres y Octe. 14 de 1815.

Andrés Barrios.

"Constitución": Armador Juan Pedro Aguirre. Se le concedió patente N.° 77 e instrucciones el 30 de Diciembre de 1816.

"Constitución": bergantín. Armador D. Guillermo P. Ford. Patente núm. 177, por un año, acordada el 22 de Junio de 1818. El Sr. Ford se presentó el 18 de Junio exponiendo "que debiendo restituir a su crucero contra los enemigos españoles, el bergantín nacional *Constitución* (antes nombrado *Río de la Plata*), de 330 toneladas, con 18 cañones de a 18", solicitaba la correspondiente patente con 12 despachos incluso el de capitán y para la seguridad del buen uso de la bandera ofrecía la fianza de D. Juan Pedro Aguirre.

Se le otorgaron los siguientes despachos: Comandante del corsario, sargento mayor Appleton Meech, 2.° comandante, capitán Francis Gallager. Tenientes Roberto J. Henry, Guillermo Bavier, Charles G. Anderson, Julián Graul. Capitán de tropa, Miguel Rabelo. Teniente de ídem, Martín Anzuátegui.

En 21 de diciembre de 1818 fondeó en el amarradero de Buenos Aires la fragata *Castilla*, presa del *Constitución*. Traía un cargamento valioso: una cantidad de cacao, 35 zurrones de añil, 48 cajones de lana de carnero, 198 cajones de cascarilla, 5 cajones de manteca de cacao, 809 barras de estaño, 20 fardos de cueros de chinchilla, 5 fardos de lana de vicuña, 1 cajón de chocolate, 1 cajón de mechas, 1930 cueros al pelo, 577 barras de cobre, 2 cajones de mercería, 196 sacos y peta-

SETENTA Y DOS REALES.

SELLO PRIMERO PARA LOS AÑOS SEPTIMO Y OCTAVO DE LA LIBERTAD, MIL OCHOCIENTOS DIEZ Y SEIS Y MIL OCHOCIENTOS DIEZ Y SIETE.

EL DIRECTOR SUPREMO DE LAS PROVINCIAS UNIDAS DE SUD-AMERICA.

POR quanto he tenido á bien mandar expedir Patente de Corso contra la bandera española en favor de l nombrad , instruido de los conocimientos marítimos, providad y demas circunstancias, que reune su Capitan D. para el buen desempeño de este importante objeto, he venido en nombrarle Comandante en Corso de l expresad concediendole los honores, fueros, y privilegios que á los de su clase en la Armada Nacional, mientras exista abordo del Buque de su mando, ó en exercicio de su comision, facultàndole como le faculto para que pueda nombrar los Tenientes y Subalternos del citado Baxel en servicio de la causa de estas Provincias; y en consideracion á la necesidad de que las presas hechas por el mismo Buque vengan baxo la proteccion de este Gobierno á alguno de los puertos del Estado, remitidas por el dicho Comandante, conforme al tenor de las Patentes y Reglamento Provisional de Corso, he venido igualmente en concederle como le concedo la facultad necesaria para trasladar el presente despacho al oficial que elija para conducir dichas presas, con la nota respectiva á continuacion de èl, á fin de que, qualificado suficientemente, pueda navegar con libertad, hacer respetar el Pabellon de las Provincias Unidas, y hostilizar á sus enemigos en el modo que juzgue oportuno, conforme á las leyes de la guerra, sin ser molestado ó detenido por ninguno de los Baxeles mercantes, ó de guerra dependientes de este Estado, y pedir auxîlio en caso necesario á los poderes amigos, ó neutrales, á quienes ruego y encargo le asistan sin causarle la menor extorsion, ofreciendo hacer lo mismo en

todas las ocasiones que asi se me pida. — Por tanto ordeno y mando à todos los Oficiales y Cabos militares de las fuerzas de mar y tierra, hayan, tengan y reconozcan al Capitan D.
por tal Comandante en Corso de l
mencionad con las facultades antedichas; guardàndole, y haciendo se le guarden las exenciones y prerogativas que le pertenecen; para todo lo qual hice expedir el presente, firmado de mi mano, sellado con las armas de las Provincias Unidas, y refrendado por mi Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina. — Dado en la Fortaleza de Buenos-Ayres à 15 de de 1817.

MODELO DE NOMBRAMIENTO DE COMANDANTE DE CORSO.

cas de algodón, 9 cajones de bálsamo, 1 cajón de chafalonía y 326.649 pesos en plata; dato que hace colegir el perjuicio que inferían nuestros corsarios al interés español. El 2 de agosto del siguiente año, entró la polacra de la misma bandera, *La Paloma*, capturada el 7 de mayo en la latitud 36° 18' N. y longitud 40° 27' O. de Londres. La conducía el capitán de presa Santiago Smith, con cargamento de vinos y aguardientes. Procedía de Voradrell a Cádiz. (Véase Río de la Plata).

"Cotagaita": Se le expidió patente bajo el N.° 53, a solicitud de D. Tomás Taylor el 6 de noviembre de 1815: (Véase Patriota).

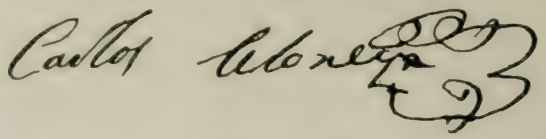
"Criollo de Buenos Aires": Se le dió patente N.° 46, a solicitud de D. David C. Deforest, con fecha 23 de octubre de 1815.

El 27 de noviembre de 1818 entró al puerto de Buenos Aires el quechemarín español *Carmen*, apresado el 21 de agosto por el *Criollo* a la vista de Cádiz, con cargamento de sardinas. La condujo el cabo de presa Timoteo Bernardo a la consignación de D. Guillermo P. Ford.

"Director": Armador D. Juan Pedro Aguirre. Patente número 82, de 22 de enero de 1817.

"El Mismo de Buenos Aires": El 22 de noviembre de 1815, el capitán de la Marina del Estado Guillermo Shapley, deseando salir a corso en la goleta *Divina Pastora*, de su propiedad, y de D. Tomás Taylor, que la compraron en remate público y la habilitaron con ese propósito, solicitó patente y demás necesario para la empresa que se proponía dirigir personalmente, pues Taylor estaba en campaña. La *Pastora* se llamaría desde esa fecha *El mismo de Buenos Aires*, su porte era de 120 toneladas, con 9 cañones de a 12 (de los cuales 5 del Estado, procedentes de la *Cefir* que había naufragado y que estaban a bordo de la *Monserrat*). Ofrecía como fiador a Don Guillermo Miller, ciudadano de los E. Unidos y de este comercio. Se le concedió la patente con fecha Nov. 23 de 1815. No se presentó D. Guillermo Miller a recibir los efectos de parque de que había solicitado ser proveído, por lo que quedó sin efecto. (Marzo de 1816). La *Divina Pastora* había sido capturada por Taylor y declarada buena presa el 8 de noviembre.

"El Valiente Emmocovi del Sur": jabeque. Solicitante Carlos Celone. Patente N.° 182. Concedida en septiembre 30



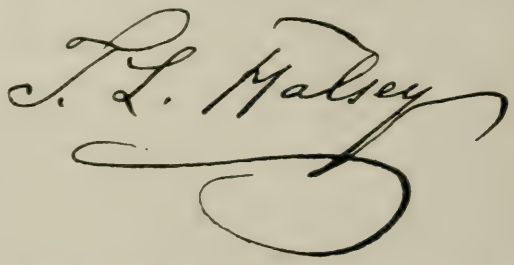
de 1818. Porte, noventa toneladas, 12 cañones de a 8 y 120 hombres de tripulación inclusos capitán y oficiales.

El armamento debía hacerse en uno de los puertos del Mar Mediterráneo y el corso ejercerse sobre las costas de España.

El capitán Juan Luis Podestá, natural de Bartia, isla de Córcega, teniente de navío que fué al servicio de S. M. el Emperador de los Franceses, y de 50 años de edad. El primer teniente Luis Cardi, de 36 años, de Córcega. 2.° teniente Carlos Felipe Podestá, 20 años, de Córcega. Armador D. Carlos Celone, maestro mayor de herrería de la Marina del Estado.

"Emilia": Armador D. Manuel de Irigoyen. Se le expidió patente el 20 de enero de 1819. Armado en las costas de Francia. Dió fianza de 10.000 $ ante la Comisaría de Marina D. Ambrosio Lezica.

"Estrella del Sud": Armador Juan Pedro Aguirre. Se le otorgó patente N.° 76 el 30 de Diciembre de 1816. Se le concedió a un corsario del mismo nombre que debía armarse en los Estados Unidos, el 28 de Julio de 1817, bajo el N.° 117, a solicitud de D. José Ignacio Garmendia, del comercio y vecindario de esta capital, acordándose cinco despachos para oficiales. Otorgó la fianza D. Inocencio González.

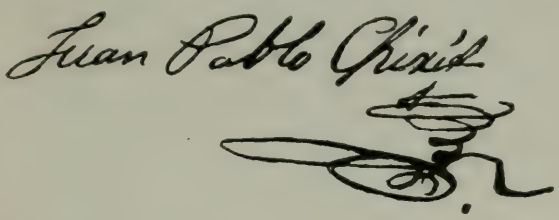


D. J. L. Halsey pidió con fecha 22 de Mayo de 1817 para el bergantín *La Estrella del Sud*, de 18 cañones, con tripulación de 135 hombres, su armador D. José Ig.° de Garmendia, patente

de corso sin término (lo mismo que se hizo con el bergantín *Independencia del Sud*) y despachos de Teniente Coronel para el Capitán, y para 4 tenientes, 1 piloto y 8 maestros o cabos de presas.

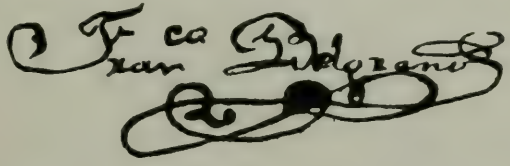
"Fama": Patente N.° 63, a solicitud de Jorge Macfarlane. Julio 30 de 1816.

"General Belgrano": begantín. Armador Juan Pablo Chi-



rif. Se le expidió patente N.° 84 el 5 de Marzo de 1817. Fiadores: D. Félix Ignacio Frías y D. Francisco Belgrano.

"General Belgrano": bergantín. Armador Juan Pablo Chi-



rif. Se le expidió patente de corso N.° 82 el 5 de Marzo de 1817. Dieron fianza D. Félix Ignacio Frías y D. Francisco Belgrano.

"General Rondeau": bergantín. Armador D. Juan Pedro Aguirre. Patente N.° 221, por un año, diciembre 1.° de 1819.

"Animado por las liberales concesiones del decreto directorial de 18 de Agosto ppdo.", decía el Sr. Aguirre en su presentación de 23 de septiembre de 1819, resolvió armar en corso el bergantín nacional *General Rondeau* de 202 toneladas y provisto de 14 gonadas de a 18, y pidió la correspondiente patente que, previa fianza otorgada por D. Juan Higinbothom, le fué concedida desde el "Campo Directorial en marcha, a 28 de Noviembre", extendida con fecha 1.° de Diciembre en la fortaleza de Buenos Aires.

"General Rondeau": lugre. Armador D. V. A. Echevarría. Patente N.° 225. Enero 4 de 1820.

"General San Martín": Dos corsarios de esta gloriosa denominación hubo. Al uno se le dió patente el 24 de Agosto de 1816; y al otro se le expidió con fecha 5 de Marzo de 1817, bajo el número 83, armador D. Juan Pablo Chirif y fiadores D. Félix Ignacio Frías y D. Francisco Belgrano. El 22 de Enero se había concedido otra con el mismo número e igual denominación a D. Juan P. Aguirre, para armar en el extranjero. (Véase Caupolican).

Presas de estos corsarios fueron: el bergantín *Santo Cristo de la Salud*, fragata *Teresa, Nuestra Señora de Isiar* (a) *La Joaquina, María Josefa* (a) *La Vilar* y *La Paraguay*, las portuguesas *Carolina* y *Gran Pará* (1) y la goleta *Nuestra Señora de las Mercedes*.

"Halcón": corbeta. Comandante Hipólito Bouchard. Se le dió patente de corso el 12 de Septiembre de 1815. (Véase Capítulo IV).

"Hércules": corbeta. Comandante Guillermo Brown. Se le dió patente el 1.° de septiembre de 1815. (Véase Capítulo III).

"Heroína": fragata. Armador Patricio Lynch. Capitán David Jewett. Salió como buque de guerra del Estado por orden de 15 de Enero de 1820.

---

(1) La captura de estos barcos fué, según el historiador López, un atentado inicuo a que se prestaron los armadores obedeciendo a malignas insinuaciones de los facciosos de la Capital empeñados en producir un rompimiento entre el gobierno de Pueyrredón y la corte del Brasil. El representante español en la Corte trató de explotar el incidente en favor de sus intereses agriando contra nosotros el espíritu del rey, y los enemigos de nuestra causa en la corte hicieron una algarabía imponente; pero todo lo desbarajustó la habilidad diplomática de D. Manuel José García y la probidad de Pueyrredón. Aquél se apresuró a aquietar el espíritu del monarca, inclinado a la desconfianza dada la vidriosa situación en que se encontraban ambos gobiernos el uno con respecto al otro, y el otro afirmó esa tranquilidad repudiando el atentado, anulando la patente del barco, inhabilitando al capitán para servir con bandera argentina y ordenando la inmediata devolución de las presas, reconociéndoles su derecho a las debidas indemnizaciones. El incidente que hoy aparece insignificante, era gravísimo en el momento elegido por la mala fe de los enemigos del gran Pueyrredón para producirlo. Ah! los políticos sin conciencia... ¡y con qué impunidad hacen el daño!

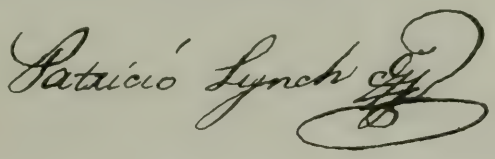
El 9 de septiembre de 1819 se presentó D. Patricio Lynch pidiendo patente de corso para una fragata de 475 toneladas y de 30 a 34 cañones, que estaba armando en este puerto, que llamaría *Tomás Guido* y mandaría el Comandante Jewett. Solicitaba armas y municiones de acuerdo con el art. 5.° de las ordenanzas de corso.

El 15 de Enero resolvió el gobierno acordar la habilitación bajo la denominación de *Heroína* y como buque de guerra del Estado.

Sor. Dn. Matias de Irigoyen.

Buenos Ayres 7 de Enero de 1820.

Venerado amigo, y Señor mio: hallandose mi Fragata Corsario la *Heroina* reciviendo sus provisiones, enganchando su Tripulacion, y preparandose para hacerse á la vela dentro de 15 dias, me tomo la libertad de dirijirme á V. en solicitud de sus Despachos, los quales espero serán otorgados en la forma que anteriormente expresé á V. persuadido qe. por ello se conseguirá un buen exito en la Expedición, seguridad en los intereses, y credito al Pavellon nacional.



El nombre del buque será el arriba señalado si V. no dispone otra cosa: su Patente ó Comision la de un Buque de gra. del Estado destinado á cruzar por un año: el Despacho de su Comandte. Dn. David Jewett de Coronel de Exto., como se le prometió, y como merece despues de haber servido en el Bergn. *Invencible* con grado de Tete. Coronel con honor; el del 2.° Comte. Dn. Juan W. Adams con el grado de Mayor. Pienso ponerle seis Tenientes; pero aun no me he fixado entre los varios qe. lo solicitan quals. han de ser los primeros, y quales sean los segundos; y por lo mismo suplico á V. qe. me haga dar sus Despachos en la forma siguiente: el del primer Teniente con grado de Capitan, y los demas Tenientes 2.° 3.° 4.° 5.° y 6.° con su grado, todos ellos en blanco, y el de un Subteniente en fa-

vor de Dn. Luciano Castelli. No pongo Maestres de Presas, por qe. ellas deberán ser mandadas por Tenientes, y Contramaestres, pues asi todos harán servicio abordo, quando los Maestres de presa no hacen ninguno abordo del Buque de gra, sinó en las Presas quando son destinados á ellas y porqe. no los hay en los Buques de guerra.

Tambien suplico á V. se sirva mandarme las instrucciones generales, y particulares qe. S. E. tenga á bien comunicar al Comandante de la Fragata.

El Buque se halla ahora en una condición admirable, y yo confio qe. hará honor al Paiz á qe. pertenece: mucho en extremo siento qe. se vaya á la mar sin haber estado V. á su bordo: es lo mejor qe. hasta ahora hemos tenido. Un hijo de Azevedo qe. ha servido en la marina Inglesa va de Guardia-marina: en la misma clase va un Sobrino de Goyena qe. ha sido Guardiamarina en España; y van varios jovenes de Aventureros.

Deseo disfrute V. de salud y ordene quanto guste á este su affmo. y obedte. servidor

Q. B. S. M.
Patricio Lynch.

P. D. Me parece sera bueno autorizar á Jewett para qe. nombre sus cirujanos, y Oficiales menores. — Archivo General de la Nación. — (Véase Capitulo IX).

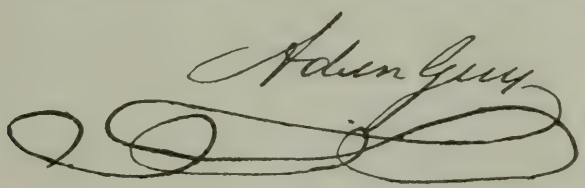
"Independencia": goleta. — Armador D. Juan Pedro Aguirre, patente número 56, concedida el 6 de abril de 1816, Capitán Miguel Ferreres, inicuamente fusilado en Patagones, mandando la sumaca *Gálvez*, en el motín encabezado por los presidarios Villada y Andrade el 4 de diciembre de 1817 (1). Entre otras presas, hizo y remitió a Buenos Aires en octubre de 1816 el jabeque español *San José y Animas* (a) *El Valiente*, Capitán Juan Bautista Orosco, tomado el 27 de junio a la altura de Cádiz, conduciendo una interesante correspondencia del General Pablo Morillo con el gobierno de la Península y del comercio y particulares de Santa Fe de Bogotá; y el ber-

(1) Véase "Crónica Histórica del Río Negro de Patagones", Capítulo IX, por J. J. Biedma. — 1905.

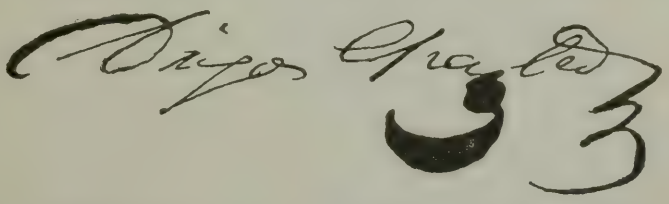
gantín *Nuestra Señora del Rosario*, Capitán Marcos Cabrera. La goleta *Independencia* era también conocida con el alias *La Invencible*.

"Independencia": "Luego que reciba V^d. órden se dispondrá á realizar el corso con el bergantin de guerra de la Nacion, y de su mando, contra la bandera española en conformidad á las instrucciones que ha recibido de este Gobierno, bajo la seguridad de que en los casos q^e. le fuere á V^d. forzoso arribar á alguno de los puertos extrangeros q^e. se hállan en amistad con este Estado se le franquearán los auxilios acostumbrados, durante su permanencia en qualquiera de ellos, q^e. procurará V^d. sea la más corta posible. Lo comunico á V^d. de orden Sup^ma. para su inteligencia y exacto cumplimiento. — Dios gue. á V. m^s. a^s. Buenos Aires Diciembre 4 de 1817. — Matias de Irigoyen. — Al teniente coronel D. Juan Grinalds, comandante del Bergantin de Guerra de la Nacion *Independencia*. — Nota: Concluyó su corso y devolvió los documentos. Se duplicó en los mismos terminos para su nueva salida. — Set. 14 de 1819."

"Independencia del Sud": bergantín.—D. Adan Guy, apoderado del bergantín corsario *Independencia del Sud* se diri-



gió al gobierno en febrero de 1817 diciéndole que este buque armado de 14 cañones de a 18 y uno de 42 (debe ser de a 24) y 140 hombres de tripulación, al mando de su capitán D. Diego



Chayter, habíase visto en la necesidad de arribar al puerto de Baltimore para avituallarse, donde fué muy festejado por el

gobierno por ver enarbolada por primera vez en sus puertos la bandera de nuestro país, y que debía salir el 18 de diciembre de 1816 a proseguir su corso, llevando en su compañía un bergantín transporte llamado *El Atrevido*, con 1 cañón de a 18 y 4 de a 12 y sesenta tripulantes, para el cual solicita la patente de corso. Se le expidió ésta, previa fianza, bajo el N.° 86, y la devolvió sin utilizar. (Véase CAPITULO VI).

"INTRÉPIDO": bergantín de guerra del Estado, Comandante Tomás W. Carter, despachado con destino al mar Pacífico el 15 de septiembre de 1818.

El citado día se pasó al Comandante Carter el siguiente oficio por el Director Supremo:

"Al primer viento favorable dará V^d. la vela en el bergantín de guerra del Estado *El Intrépido*, de su mando, y se dirigirá al Mar Pacífico, observando en su navegación las instrucciones y órdenes que al efecto se le comunican por separado, por conducto del Ministerio de Guerra y Marina".

Otra al Comandante interino de Marina: "Por disposición superior incluyo á V^d. vertidas al inglés y castellano las instrucciones reservadas a que deberá reglar su conducta el sargento mayor D. Tomás W. Carter, comandante del bergantín de guerra de este Estado *El Intrépido*, igualmente el plan de señales y orden de su salida a fin de que pasándolo todo a mano de d^ho. oficial le recomiende el más exacto cumplimiento de quanto se le previene, haciéndolo responsable a nombre de la Superioridad de los males que pudiera producir la falta de su observancia. Con este motivo debo prevenir á V^d. de órden de S. E. remita á este Ministerio en primera oportunidad un estado circunstanciado de la fuerza del citado Buque con una nota expresiva de su valor y el de su armamento, para los fines que convenga. (Borr. Arch. G^ral. de la Nación).

INSTRUCCIONES RESERVADAS Á QUE DEBERÁ REGLAR SU CONDUCTA EL COMAND^TE. DEL BERG^N. DE GRRA. DEL ÉST^O. DE LAS PROV^AS. UNIDAS DE SUD AMÉRICA EL "INTRÉPIDO" D^N. TOMAS W. CARTER.

1.° — Al primer viento favorable dará la vela de este Puerto con el citado Berg^n. de su mando a uno de los del Est^o. de Chile, Coquimbo á Valparayso, cuidando de hacer la mayor diligª.

posible en su navegacion, y luego que salga de la Voca del Rio de la Plata, tirará al S. E. procurando ganar al Sur con bastante separacion de la costa Patagonica.

2.° — La anterior derrota tiene por objeto el encuentro de algunas embarcaciones de transporte y mercancías que bajo el comboy de la fragta. Española de grra. *María Isabel* salieron de Cadiz conduciendo tropas en Mayo ulto. ál Callado de Lima, y es muy probable que aun pueda sorprenderse su retaguardia que por aberias ó malos tiempos en el Cabo arriben acaso ál Rio Janeyro, Sta. Catalina, ó qualqa. otro Puerto del Brasil.

3.° — Se esforzara lo posible en reconocer la Isla de los Estados y montar el Cabo de Hornos sin subir mucho al S.

4.° — Si en el Cabo de Hornos ó sus inmediaciones encontrare el citado comboy enemigo, lo inquietará y hostilizará en lo posible con la sola idea de procurar su dispersión; pero no retardará su marcha, y si cuidará de adelantarse para esperarlo en los puntos que á continuación se dirán.

5.° — Como es casi indudable que el comboy enemigo se disperse en el Cabo si antes no lo huviese sido, doblados los Cabos de Hornos y Victoria, se dirigirá con la mor. diligencia á cruzar en el paralelo de la Isla de Sta. Maria, punto preciso de reunion del enemigo, y en el que hallará la esquadra del Esto. de Chile de cuyos Puertos debio haber salido pa. el citado punto del dia 5 ál 10 del presente.

6.° — Si llegado ál expresado paralelo conseptuare fundadamente que el comboy enemigo se halla mas ál N., y no encontrare en dho. paralelo la Esquadra de Chile, reconocerá á Talcahuano sin exponerse á un contraste, siempre que dho. reconocimto. no le ocasione considerables atrasos; y desde allí se dirigirá á uno de los citados Puertos Coquimbo ó Valparayso, de donde avisara de su llegada ál Gobno. Supmo. de aquel Esto. á cuyas ordenes quedará en lo succesivo, dando inmediatamte. al de estas Provas. cuenta exacta de todas las ocurrencias de su navegacion, con copia literal de los diarios.

7.° — No se detendrá en marinar ni conducir a puerto las embarcaciones de transporte de Tropas que encontrare á distancia de los puertos amigos, y si cumplirá lo que el dro. de la guerra y de gentes permite en estos casos, que es incendiarlas ó hecharlas á pique, contando con una gratificacion de

doze mil pesos en beneficio de la guarnición y tripulación p^r. cada transporte que así destruyere, ó introdugere en Puerto.

8.° — En el caso de qualq^a. de los dos extremos indicados en el capit^o. anterior de insendio &^a. cuidara de q^e. la tropa de transporte y tripulacion enemigas sean puestas en tierra en la costa o Isla mas inmediata á su derrota siempre que no sea enemiga.

9.° — En el caso de encontrar en la entrada de este rio ó qualesq^a. otros puntos de su navegación alguno ó algunos corsarios de este Est^o. ó el de Chile, invitara á sus Comand^tes. á Capitanes á prestar los serv^s. que se enuncian en los art^os. anteriores, prometiendoles á nombre del Gob^no. Sup^mo. de estas Prov^as. la gratificación de diez mil p^s. en dinero efectivo que se les abonaran por esta tesorería g^l. p^r. cada una de las presas que hisiere, insendiare ó hechare á pique de los transportes del expresado comboy enemigo Español.

10.° — Se recomienda ál Comand^te. D. Tomas W. Carter la religiosa observancia de estas instrucciones siempre que sucesos imprevistos no aconsejen otros derroteros y conducta ventajosos á la comision y á la causa de la Independ^a., para lo q^e. se autoriza al citado Comand^te., con prevencion de fundar la necesidad de sus diarios.

11.° — Se le recomienda igualm^te. la disciplina mas rigurosa y extricta, el buen orn. y demas sircunstancias que requiere la delicadeza y honor de un Oficial de la Marina de la Nación, esperandose que en ningun evento comprometera el honor del Pabellon.

Dadas en Bu^s. Ay^s. á 15 de Sep^re. de 1818.

SEÑALES DE RESERVA CON Q^E. LOS BUQUES DE GRRA. DE LAS PROV^AS. UNID^S. DE SUD-AM^CA. Y LOS DEL EST^O. DE CHILE DEBERÁN RECONOCERSE MUTUAM^TE. Y SER RECONOCIDAS EN LAS COSTAS Y PUNTOS DE AMBOS ESTADOS.

Pregta.	*Respuesta.*
Que buque es ese?	Buque de Grra. de las Provas. unids.
	id. id. del Esto. de Chile.
bandera amarilla	Banda. azul con centro blanco.

Nota:	Nota:
Esta Bandera se pondrá con un Cañonazo en qualquiera Tope.	Esta bandera se pondrá en el tope mayor si el buque fuere de Chile, y si de las Provas. Unidas en el de Trinquete respondiendo con otro Cañonazo, y en seguida se fixará la bandera nacional respectiva, y con éstas señales, se pondrá á la vista y entrará en los Puertos y costas amigas.

Señales pa. de noche.

La misma pregunta qe. se hace de dia se hará de noche con dos fogonazos y dos faroles en qualqr. tope.	Se responderá con un fogonazo y un farol pa. dar á entender qe. es Buque de Grra. amo. y con esta misma señal se aproximará á las Costas y Puertos amigos.

Nota.

La inteliga. de tierra y tambien la pregunta se harán con dos fogonazos ó fogatas (1).

Carter, en cumplimiento de sus instrucciones, se puso a las órdenes del Comandante de la escuadra de Chile, Blanco Encalada, a la que se incorporó el 12 de octubre como lo hace constar en el parte de la toma de la *María Isabel,* y recibió orden de marinar la presa *Magdalena* que acababa de ser capturada. Carter pasó a mandar la corbeta *Chacabuco,* cuya tripulación se sublevó el 23 de enero de 1819 reduciendo a prisión a su comandante; pocos días después los oficiales consiguieron someter a los amotinados y dirigiéndose al puerto de Coquimbo formó un consejo de guerra que condenó a muerte a los cabecillas, después de lo cual se incorporó a la escuadra que marchaba en operaciones sobre las costas del Perú.

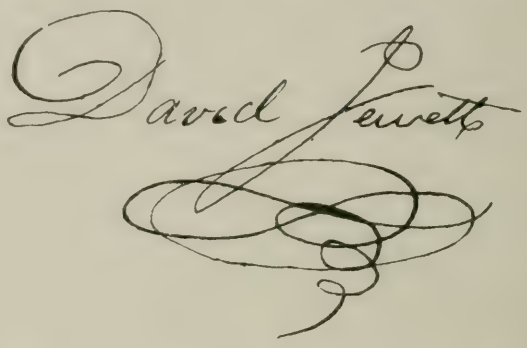
El bergantín *Intrépido* continuó incorporado al servicio de la escuadra chilena. El 24 de diciembre de 1819 se amotinó la tripulación que estaba en la mayor miseria por no haber recibido el menor auxilio desde su salida, siendo esto necesario para que el gobierno de Chile mandara pagarle una parte de los sueldos que reclamaba.

Asistió a la toma de Valdivia, acción en que una bala de a 24 le atravesó de parte a parte matándole siete hombres de la infantería de desembarco que estaba apiñada en el entrepuente, asociando así su nombre y nuestra bandera a aquella fabulosa

(1) Archivo General de la Nación.

hazaña de lord Cochrane, y en que se distinguió por su arrojo el capitán argentino D. Francisco Eréscano, y en la que fué tomado prisionero aquel coronel D. Fausto del Hoyo que recordamos en el Capítulo VIII a propósito de la *María Isabel*. Poco después el *Intrépido* pagaba el inexcusable tributo al mar encallando en las vecindades de la isla de la *Mancera* y se perdía dando tiempo, apenas, para extraerle la artillería.

"Invencible": bergantín. Propiedad del comandante de la marina de Estados Unidos D. David Jewett, que la armó y



abasteció de su cuenta. Tenía 480 toneladas, montaba 20 cañones, 14 carronadas de a 24 y 6 cañones de a 12; la tripulaban 180 hombres. Se le extendió patente el 23 de junio de 1815, que devolvió, terminada su campaña, el 26 de septiembre de 1817.

Hé aquí algunos documentos ilustrativos:

"Exmo. Señor: Dⁿ. David Jewett comandante en la marina de los Estados Unidos y residente en la capital de Buenos Ayres ante de V. E. con el mas profundo respeto me presento y digo. Que animado con el justo idea de la libertad y independencia inculcado por los gloriosos instituciones de los Estados Unidos de América y acustumbrado á defender sus justos derechos en el servicio naval; y al mismo tiempo incitado con un zelo entusiastico por la independencia de estas provincias; Tengo el honor de ofrecer á V. E. mis cortos servicios en la gran causa de la emancipación y de la independencia, en armando un buque particular de guerra de una fuerza respetable y bajo mi inmediato mando y dirección: a cuio efecto

A V. E. pido y suplico que se sirva mandar extender el patente necefsario para el apresamiento y destrucción de los buques y propriedades de los enemigos de estas provincias: Y al mejor tiempo para mejor effectuar este objeto que se sirva a V. E. darme un protection y passaporte para el tripulacion; y si es possible concederme el uso de 6 cañones de bronze de á 12 para el mejor armamento de dicho buque: gracia que espero de la conocida generosidad de V. E.

Exme. Señor

David Jewett.

Bs. Ays. Junº. 22|815.

En virtud de las facultades qe. me estan concedidas pr. la honorable Junta de observacion, aceptase la generosa oferta del Comandte. Jewett: en conseqa. expidasele Despacho de Comte. del Bergantin de su propiedad el *Invencible* con la correspondte. patente de Corso sugetandosele á las instrucciones reservadas qe. se libraran pr. el Ministerio de Guerra y marina, y á la ordenanza Española de Corso del año de 1801, debiendo archivarse en dha. Secreta. el duplicado de las instrucciones firmado por el dho. Jowett á quien se daran las gracias por mi Secretº. de Grra. y marina. (Fecho).

(Hay una rúbrica).

Balcarce.

Oficio.

Bs. Ays. Junio 22|815.

El Exmo. Sr. Director del Estado ha leydo con satisfacción la generosa exposición que se sirvió V. dirigirle pr. conducto del Ministerio de mi cargo ofertando su persona al servicio de la justa causa de la América del Sud: la propuesta que V. tuvo á bien hacer pa. armar de su cuenta un buque de guerra á corso contra los enemigos de este estado ha merecido la aceptación de S. E. en cuya virtud tengo el honor de acompañarle de su superior orden el Despacho de comandte. del Bergantin *Invencible* la patente de corso, igualmente que las instrucciones reservadas que deberan regir á V. S. en tan importante comision y las ordenanzas grales. á que queda ligado.

S. E. tiene á bien dar á V. las gracias pr. mi conducto, y yo me lisongeo de hallar este ocasion en que ofrecerle la consideracion con que tengo el honor de ser

De V.

Su obedte. servr.

El Director Provisional de las Provincias unidas del Rio de la Plata.

Por quanto se halla enterado este Gobierno que los actuales Ministros de la España no satisfechos con los seis años consecutivos de desgracias que han causado al Rey y á la Nación, se proponen renovar la guerra desvastadora que há regado de sangre estos Payses, armando en Cadiz una expedicion militar que todas las noticias coinciden que debe abordar á nuestras Costas; y convencido que así los reclamos de los legítimos derechos de la América dirigidos a los Generales de los Exercitos Españoles que ocupan accidentalmente varios puntos de nuestro Territorio, como los que han elevado á diversos Gobiernos de aquella Nacion otros Estados libres del nuevo Mundo, unidos por iguales principios á la Causa que sostiene este Pais, no hán producido hasta ahóra por los caminos de la moderacion, de la paz y del orden establecido entre las Naciones Civilizadas, ni menos por interposiciones respetables, otros afectos que la multiplicacion de los males causados por los Peninsulares ó sus Agentes: Por tanto, é interin el Soberano llamando a su consideracion las calamidades que hán afligido á este Continente, y escuchando la voz de estos Pueblos, no se ponga término á la guerra de desvastacion y de sangre en que se vén empeñados por la perversa politica de los mandones enviados por la Corte de España, habiendo determinado tomar las medidas que considero necesarias para vindicar el honor de este Estado, y procurar recompensa y satisfaccion a sus subditos injuriados, hé ordenado se concedan represalias generales contra los Buques, efectos y vasallos del Rey de España, y no contra los Americanos Españoles que igualmente defienden sus derechos; de modo que así los Baxeles de la Marina nacional, como qualesquiera otros que fueren comisionados por Patentes de Corso, y represalias generales, aprehenderán, y pueden legalmente em-

bargar ó apresar los Buques y efectos pertenecientes á aquella Nacion, y los subditos de la misma, excepto los referidos Americanos, trayendo á aquellos á juicio ante este Gobierno, segun las Leyes de las Naciones. Bajo estos principios, considerando suficientemente qualificado á Dⁿ. David Jewett, natural de los Estados unidos de Norte América, que équipa, arma y abastece de viveres de su cuenta al Bergantin *Invencible*, del porte de quatrocientas ocho toneladas, estructura extrangera, y la dotacion de veinte piezas de artillería, á saver, catorce Carronadas de á veinte y quatro, y seis Cañones de á doce, con ciento ochenta hombres de Tripulacion; y habiendose conferido á dicho Dⁿ. David Jewett por mi Despacho de Marina las Ordenanzas generales de Corso, y las instrucciones particulares, á que queda ligado, segun el Documento archivado en el mismo Despacho, hé venido en expedir y conceder por la presente al expresado Dⁿ. David Jewett Patente de Corso, autorizandolo, como lo autorizo, para que pueda manifestar en estado de guerra el dicho Bergantin *Invencible* baxo su propio mando, pudiendo embargar y tomar por fuerza de armas los Buques y efectos pertenecientes á los Españoles Europeos de la Peninsula, excepto solamente dentro de los Puertos, ó caminos de Principes neutrales ó en amistad con este Estado, y traer los mismos para que sean juzgados, segun las Leyes de las Provincias Unidas, y condenados que sean por buena presa, podrá el dicho Dⁿ. David Jewett vender ó disponer de tales Buques y efectos, en el modo que queda sancionado ante este Gobierno, estipulado en las mencionadas instrucciones, arreglandose á ellas en lo demas concerniente al Corso; y puesto que nada debe hacerse por el dicho Dⁿ. David Jewett, ni por alguno de los Oficiales ó marineros contrario al verdadero sentido de las presentes letras, sino que deben ser extrictamente observadas por él, y por cada uno de ellos, en quanto respectivamente pueda pertenecerles. Por tanto ordeno y mando á todos los Comandantes de los Buques de la Armada de las Provincias unidas y mercantes de los Subditos del mismo Estado le presten todo auxilio al expresado Dⁿ. David Jewett, y ruego y pido á todos los Reyes, Principes, Potentados, Estados y Republicas amigos ó neutrales, á quienes toque ó pertenezca, no le pongan el menor embarazo, y sí le presten toda ayuda, asistencia y socorro

en sus Puertos con su Bergantin, Tripulacion y Presas, ofreciendo hacer lo mismo en todas las ocasiones que así se me pida: en testimonio de lo qual mandé extender esta firmada de mi mano, sellada con el sello de las Provincias Unidas, y refrendada por mi Secretario de Guerra y Marina.

Dada en la Fortaleza de Buenos Ayres á veinte y tres de Junio de mil ochocientos quince.

(Hay un sello).

Ignº. Alvarez.
Marcos Balcarce.
Sro. de Grra.

"Bahia 25 Septiembre 1815.

A Su Excelencia el Supremo Director de las Provincias Unidas del Rio de la Plata.

Excelentissimo Señor.

En conformidad á las Instrucçiones de V. E. tengo el honor de ynformar á V. E. que el Bergantin que tengo el honor de mandar, anclado por el presente en este Puerto baxo la bandera de los Estados-Unidos; ha sido detenido y desarmado, y yo puesto en Prision por diez y siete dias, baxo pretexto que estaba destinado para el servicio de Buenos Ayres, contra cuyo Gobierno demuestran síntomas de hostilidad, y no hay duda que existen negociaciones entre el Gobierno de Portugal y el de España, para hacer un movimiento combinado contra las provincias Unidas. No puedo dexar de observar á V. E. que un sistema de Espionage está establecido entre Buenos Ayres y el Brasil.

Tengo el honor de ynformar á V. E. mi intencion de proceder á los Estados-Unidos á fin de poner en execucion mis intenciones con redoblado vigor.

V. E. me dispensará al anunciarle, que un celo eficaz dirige al Sor. Consul de los Estados-Unidos en Buenos-Ayres, para dar informacion de los movimientos Politicos del Gobierno de Buenos Ayres; poco conforme á los yntereses del Estado.

Soy con el mas profundo respeto de V. E. el mas humilde Servidor.

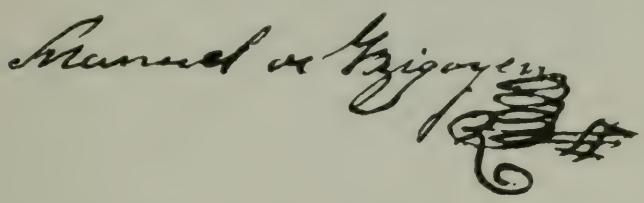
David Jewett (1).

---

(1) Archivo General de la Nación.

Este corsario apresó, entre otras, la fragata *Santander* (a) *Los Santos Mártires*, Capitán Juan Bautista Rentería, el 6 de mayo de 1816 y que fué declarada buena presa el 29 de agosto; la polacra *Tita*, Capitán Manuel Díaz, capturada el 1.° de marzo, y los bergantines *Júpiter* y *San Antonio*. Era su apoderado en Buenos Aires el conocido comerciante y ardoroso defensor de nuestros intereses nacionales D. David C. Deforest.

"Juancito": Armador D. Manuel de Irigoyen. Se le expi-



dió patente N.° 184 el 20 de enero de 1819. Equipado en las costas de Francia. Dió fianza de 10.000 $ D. Ambrosio Lezica.

"Julia Deforest": goleta. Patente núm. 122, solicitante D. Guillermo P. Ford, quien "deseoso de dar pruebas de su fidelidad y patriotismo que juró para merecer el título de ciudadano de estas Provincias, que recibió el 20 de enero de 1817," se había propuesto armar en Europa o Estados Unidos un corsario, para el cual solicitó patente el 10 de enero del año citado y además despachos para 1.° y 2.° comandantes, cinco de tenientes y uno para teniente de tropa.

Otorgó la fianza la firma de Patricio Lynch y Cía.

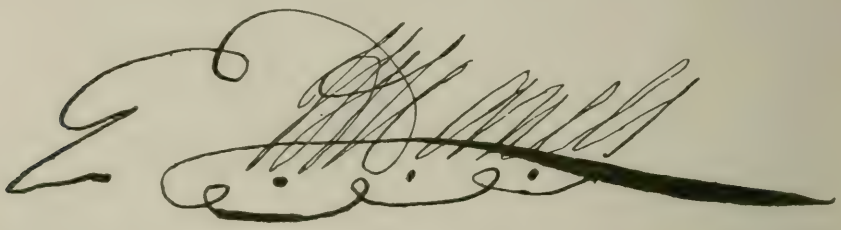
"La Confederacion": corbeta. Armador D. Andrés Méndez. Porte: 240 toneladas, 14 cañones, 100 hombres de tripulación. Capitán D. Enrique Levely. Patente Núm. 1, expedida el 7 de julio de 1820.

"Liberalidad": Armador y fiador D. Juan Pedro Aguirre. Se le expidió patente bajo el N.° 81 el 4 de enero de 1817.

"Libertad": Armador Juan Pedro Aguirre. Se le expidió patente bajo el N.° 71 el 24 de noviembre de 1816.

"Luisa": fragata. Armador y propietario Juan Pedro Aguirre. Capitán Ezán Drew en corso a Estados Unidos por el término de un año. Se le expidió patente el 21 de febrero de 1818. Drew fué apresado por el *Congreso* según relación de la Capitanía del Puerto que hemos observado en el Capítulo V. Era Capitán de la polacra *San Francisco de Asis* (a) *Los 2 hermanos* que capturó Almeida a la altura de las islas Terceras y envió a Buenos Aires donde entró el 18 de noviembre del 17. Parece que Drew le tomó el sabor al oficio...

"Maipú": bergantín. Armador D. Juan D. Daniels norteamericano ciudadano argentino desde el 12 de junio de 1818.



Porte del bergantín: 284 toneladas 16 cañones de a 18 y 100 hombres de tripulación. Se le otorgó patente, bajo el núm. 176, el 16 de junio de 1818 por término de 24 meses. Fugó del puerto, por haber obtenido subrepticiamente patente del caudillo Artigas, dejando los documentos (patentes, instrucciones y despachos) a excepción de los de cabo de presa. Las primitivas instrucciones fueron extendidas (3 de agosto) a nombre del Comandante D. Tomás W. Carter, lo que hace presumir que éste fué el elegido para mandarlo, siendo después nombrado para el *Intrépido.*

Daniels representó al gobierno que habiendo arribado a este puerto en el bergantín de su propiedad llamado *Vicuña,* del porte y armamento dicho, y deseando dedicarlo al corso contra los españoles bajo el pabellón argentino solicitaba patente para dirigirlo a los mares de la India con el nombre de *Maipú* y por término de dos años, se le acordaran despachos a sus oficiales y se asimilara su buque a los de guerra del Estado por la necesidad que se vería en su largo crucero de arribar a puertos extrangeros o ponerse al habla con buques de guerra de otras naciones, ofreciendo como garantías de su buen com-

portamiento la fianza de D. Guillermo P. Ford. Se extendieron despachos de empleo de sargento mayor y comandante del buque a D. Juan D. Daniels, Capitán y 2.° comandante Warren Humphreys, Teniente Samuel Elder, Teniente Hugh Sherwood, Teniente Eduardo W. Greenwell, Teniente José Kingsbury, Teniente Benjamín Hussey, por el tiempo que durara el corso.

El gobierno dictó el siguiente decreto a consecuencia de la conducta de Daniels: "Habiendo salido de este puerto bajo la fianza del ciudadano D. Guillermo P. Ford el bergantín corsario *Maipú* (a) el *Vicuña,* patentado por el gobierno supremo de estas Provincias, su capitán y dueño D. Juan D. Daniels tuvo el arrojo de devolver desde la mar las patentes de corso y oficialidad, a excepción de las cinco de los cabos de presa: consiguientemente perpetró los crímenes constantes en los partes de 30 de junio último, 2 del presente y representación del citado Ford, que con decretos de ayer se devolvieron a usted con las diligencias de su referencia a los fines indicados por el auditor general del ramo; y considerándose que sin perjuicio de las actuaciones correspondientes es de necesidad hacer pública la criminal conducta del expresado Daniels, para no aventurar la seguridad de los intereses de los comerciantes nacionales y demás, me ordena el gobierno prevenga a usted que formando una nota expresiva de los citados hechos los comunique al Consulado de esta capital y al Gobernador Intendente de la provincia como juez de extrangería para conocimiento de los cónsules con noticia exacta del porte de dicho buque, su armamento, tripulación y demás señales que le distinguen, para que en esta inteligencia y en el concepto de deberse reputar el citado corsario *Maipú* como un pirata, tome cada uno respectivamente las precauciones que estime oportunas en obsequio de los intereses de su incumbencia entre tanto se ponen en ejecución las providencias acordadas por la superioridad para evitar en lo sucesivo abusos y desórdenes de igual naturaleza. — Buenos Aires, 4 de julio de 1818. — *Matías Irigoyen.* Al Comandante interino de Marina" (1).

"Todos saben", decía la *Gaceta* en su núm. 92, de 14 de

(1) Reg. Nacional — tomo 1.°, pág. 472, y "Gaceta de Buenos Aires", N.° 78, de 8 de julio de 1818.

octubre, "la escandalosa conducta y criminal comportación de D. Juan D. Daniels, capitán y dueño del bergantín corsario *Maipú* que salió de este puerto patentado por el Gobierno Supremo de estas Provincias bajo la fianza de D. Guillermo P. Ford. El decreto de 4 de julio último inserto en la Gaceta de 8 del mismo, N.° 78, en que, entre otras cosas, fué declarado pirata dicho corsario, da bastante idea de la justa indignación que recibió el Supremo Gobierno al saber los horrorosos atentados cometidos por aquel buque. Desde entonces acá ha puesto en ejercicio todo su celo y conocimiento para evitar, en cuanto esté dentro de la esfera de su alcance, que se repitan en lo sucesivo desórdenes de igual naturaleza. Contrayéndose al caso particular del *Maipú* no ha podido hacer otra demostración que declararle pirata, arrestar al fiador Ford, y últimamente compelerle a la entrega de los 10.000 $ en que había afianzado el buen uso de la patente, cuya suma ha sido exhibida con puntualidad. ¡Ojalá estuviese en los límites de su poder hacer otras demostraciones que fuesen capaces de desagraviar el derecho de gentes horrorosamente violado por los procedimientos de aquel buque! De todos modos sirvan de satisfacción a las naciones cultas los votos del Gobierno Supremo por reparar esta injuria pública y conservar el crédito nacional de nuestro Estado naciente. Él mira como el mayor de los contrastes que pudieran agobiarle dar el menor paso falso que fuese capaz de sacarle del nivel que guardan las potencias civilizadas, a cuyo paralelo ha procurado colocarse desde el principio de su revolución gloriosa, y cree que será honrado, y honrará igualmente, al quedar admitido en su número."

El objeto del corso encomendado al *Maipú,* fracasado por la infidencia de Daniels, está expresado en el Art. 1.° de las instrucciones extendidas a nombre de Carter: perseguir el convoy que custodiaba la fragata *Reina María Isabel,* salido de Cádiz el 21 de mayo con dirección al mar Pacífico.

"Manco Capac": Armador Juan Pedro Aguirre. Recibió patente de navegación a corso N.° 75 el 24 de Noviembre de 1816.

"Mangoré": goleta. Se le expidió patente bajo el núm. 44 a solicitud de D. David C. Deforest, el 23 de octubre de 1815. Comandante D. Diego Barnes.

Apresó este corsario, entre otros: las fragatas *Nuestra Señora del Buen Suceso* (a) *La Esperanza*, en viaje de Cádiz a Manila y a cuyo bordo tomó prisionero al General español D. Ambrosio de la Cuadra; *Unión, Providencia, Rosa* y *Habanero;* bergantines *San Antolín, Narcisus, Pastora, Santo Tomás* y *Romana;* goletas *Paloma, Romana* y *Dolores;* polacra *Dolores* que echó a pique, y otra del mismo nombre, y el lugre *Camerón*. (Véase PUEYRREDÓN).

"MENDOCINO": Se le expidió patente bajo el N.° 52 a solicitud de D. Tomás Taylor el 6 de noviembre de 1815.

"MOTEZUMA": bergantín. Armador D. Jorge Macfarlane. Patente núm. 66, con fecha 24 de agosto de 1816. Don Jorge

Macfarlane, natural de Inglaterra y comerciante residente en esta capital, se presentó el 24 de julio exponiendo que deseoso de contribuir a sostener la causa de la independencia de América por los medios a su alcance y son permitidos en el derecho de la guerra, armaba en corso un bergantín de 240 toneladas al mando del Capitán Jorge Ross y su segundo D. Roland Garner, para lo cual pedía la patente necesaria y despachos correspondientes, para lo que otorgaba la fianza correspondiente.

En una carta datada el 16 de noviembre de 1816, a la vista de Cádiz, decía el Comandante Ross: "Me hallo cruzando sobre la altura de este puerto, y el 15 del presente apresé dos buques españoles de la clase que describiré abajo, ambos de Cádiz para Galicia con dos días de navegación, cargados de jabón, aceite, ron, azúcar, etc. Sus capitanes dicen que el pueblo de varias provincias está muy tumultuado por el presente sistema de gobierno, y que la causa de no tener corsarios en el mar es la falta de fondos para habilitarlos, no obstante las contribuciones que se piden al Consulado, lo que oprime a los

comerciantes y exaspera cada vez más al pueblo cuyas noticias me las han confirmado otros buques de aquella nación. Los barcos apresados son: el bergantín *Nuestra Señora del Carmen*, Capitán D. Diego Rodríguez con 24 marineros y *Señora Antonia*, Capitán D. Domingo de Passos con catorce marineros." Agregaba que había armado el bergantín por convenir así a los objetos del corso de que estaba encargado.

La fragata *Nuestra Señora del Carmen* alias *La Antonia* entró al puerto de Buenos Aires y declarada buena presa el 27 de febrero de 1816; el bergantín *Carmen y Animas*, lo fué igualmente declarado el 21 de mayo, y el mismo día se dió igual fallo respecto del cargamento extraído a tres barcos por dicho corsario. (Véase VIGILANCIA).

"PARANÁ": Armador Juan Pedro Aguirre. Se le expidió patente bajo el N.° 70 el 24 de noviembre de 1816.

"PARANÁ": Armador José María González, patente número 187, febrero 16 de 1819.

"PATAGÓN": Armador Juan Pedro Aguirre. Recibió patente de navegación a corso N.° 73 el 24 de noviembre de 1816.

"PATAGONA": fragata. Armador y comandante D. Diego Chayter, teniente coronel de ejército. Se le agració por acuerdo de 19 de febrero de 1819 con la reducción del 10 % de derechos sobre las mercancías que introdujese pertenecientes a las presas que hiciere con esta fragata y la corbeta *Vengadora*, con que también salía a cruzar, teniendo en consideración los gastos que le había ocasionado el armamento de ambos buques.

Aunque extranjero, dice en la solicitud, su inclinación a la libertad e independencia de los pueblos le hizo dedicarse en la marina al servicio de nuestra revolución, exponiendo su caudal y su vida, y que hizo respetar nuestra bandera en todas partes donde fué con su buque *La Independencia del Sud*, y tomó, después de un combate glorioso, la fragata *Esperanza*, de la Compañía de Filipinas, con un General y varios oficiales a su bordo. Y que deseando partir para E. Unidos donde con sus medios y los de sus amigos armaría una fragata de guerra y una corbeta de la misma calidad, solicitaba la autorización y

órdenes correspondientes para hacerlo sin que el Estado erogase gasto alguno; pues si deseaba ponerse al servicio del Estado no quería confundirse "con esa porcion de aventureros q^e. en la mar cometen las mayores depredaciones bajo nuestro pabellon en descredito del país y horror de las naciones". "A cuyo efecto", agregaba, "y para que mi comision sea más respetable pido las órdenes y autorizacion conveniente para reprimir en los mares los excesos y falta de documentos justificativos que se encuentren en los buques corsarios, llevando mi buque el caracter de buque de guerra nacional en cuya calidad me haré respetar de todos, y si V. E. se dignase admitir este servicio se servirá á mi salida hacerlo anunciar en la Gaceta Ministerial para noticia de todas las naciones y para que vean q^e. el gob^o. ni autoriza ni permite estos desórdenes, y que cuidaré hacerlo transcribir en las gacetas de Estados Unidos y de Inglaterra."

El gobierno resolvió con fecha 20 de febrero de 1819. "Como lo pide: Autorízesele con la competente órden para tomar el mando de la fragata de guerra del Estado nombrada *Patagona* y corbeta *La Vengadora;* expídasele un diploma para que pida auxilio á las naciones amigas ó neutrales en caso de necesitarlo. Otro autorizandolo para en caso de salir de España alguna expedición pueda reunir los corsarios que naveguen con patente de este gobierno, con el objeto de hostilizar aquellas prometiendoles q^e. el gobierno satisfará cualquier perjuicio ó atraso de sus expediciones originado por aquel objeto, y que en caso de haberse concluido el termino de la patente pueda ampliarselo. Expídasele el despacho de grado de coronel de ejército, previniendole que durante su comisión se considere con todas las prerrogativas de un comodoro. Expídanse igualmente seis despachos para tenientes de la fragata, uno de capitan y cinco de tenientes de la corbeta. Pásese órden reservada al Ministerio de Hacienda para que á las mercancías de las presas que se introduscan pertenecientes á este armamento solo se le exija el 10 por ciento de derechos, noticiandose reservadamente al interesado esta grácia, facultándolo por otra orden para que en Gibraltar ú otro punto pueda hacer un depósito de víveres", por si se prolongaba el crucero sobre Cádiz, á que, parece, se proponía dirigirse.

Todo lo cual se ejecutó en la misma fecha del Acuerdo.

En la comunicacion reservada al Ministerio de Hacienda se dice: "Teniendo el gob° en consideracion los crecidos y extraordinarios gastos que debe ocasionar el armamento de la fragata de guerra *Patagona* y corbeta *Vengadora* que como propiedad del Estado salen por cuenta de su comandante D. Diego Chayter, etc.

Con fecha 14 de septiembre de 1819 se declaró que las presas que hiciera esta escuadrilla, á la que aparece agregado el bergantín *Independencia del Sud* debían conceptuarse como practicadas por corsarios particulares y comprendidas en los reglamentos de la materia, y muy especialmente en el decreto de 18 de agosto (Véase CAPÍTULO VI).

"PATRIOTA": bergantín. 12 cañones de a 18, uno de 32, y 140 tripulantes. Comandante Tomás Taylor. Se le otorgó patente núm. 54 el 6 de noviembre de 1815, año en que inició el comandante Taylor su segundo memorable crucero. Nos faltan, desgraciadamente, datos de su acción en el de 1816. Navegó el mar de las Antillas combatiendo el comercio español, especialmente sobre las costas de Cuba. A su respecto decía un diario de París: "Sabemos por cartas de New York que el 29 de febrero (de 1817) el bergantín de Buenos Aires *El Patriota* al mando del Comandante Taylor se había presentado delante del Morro con cuatro goletas del mismo pabellon. El propio día el Comandante Taylor pidió al gobernador le entregase varios individuos que habían sido tomados, algún tiempo ántes, bajo el pabellon independiente, y estaban en prision. En caso de negativa el comandante amenazaba que haría colgar á la vista del Morro igual número de españoles que estaban en su poder. El gobernador rehusó, sin embargo, acceder á la reclamacion, y envió los prisioneros á la Habana. La intencion del Comandante era permanecer cuatro ó cinco días delante del Morro, y poner su amenaza en ejecución si al transcurso de este término no se le enviaban los hombres que había reclamado."

Fué en este crucero, como lo dijimos antes (Véase CÉFIRO) que le impuso a Petion, Presidente de Haití, el respeto que debía a nuestra bandera. Después, en 7 de Julio, arribó al puerto de Boston, y de allí zarpó para los mares de Europa, en el de septiembre.

"La Gaceta" publicó en extracto el siguiente *Diario* de sus operaciones en 1817:

Enero 24. — Tomó la goleta *Conejo* y la entregó a los prisioneros.

Febrero 6. — Tomó la goleta *La Baja* y la destruyó.

Febrero 13. — Tomó dos faluchos, de los cuales uno fué entregado a los prisioneros y destruído el otro.

Febrero 17. — Tomó una goleta cerca de la isla de Jamaica y la destruyó.

Marzo 17. — Tomó una goleta y la destruyó.

Marzo 20. — Tomó una balandra en el puerto de Cumberland en la isla de Cuba y la echó a pique.

Marzo 22. — Tomó dos faluchos y una balandra: los primeros entregados a los prisioneros, la balandra destruída.

Mayo 10. — Tomó la balandra *Carmen* y fué entregada a sus prisioneros.

Junio 9. — Tomó una goleta, entregada igualmente a los prisioneros.

Octubre 16. — Tomó el bergantín *Manco,* que remitió a Buenos Aires.

Octubre 18. — Enfrente del cabo de Trafalgar encontró una corbeta de guerra acompañada de un bergantín igualmente de guerra. Ambos buques afianzaban la bandera española, y habiendo reconocido que sus rumbos se dirigían contra *El Patriota,* viró éste de bordo, y dió caza a la corbeta: estando ya estos buques a tiro de pistola, izaron ambos una bandera encarnada, y el comandante Taylor puso igualmente la suya. Se principió la acción con la corbeta, que duró dos horas y media, y cuando creyó *El Patriota* que estaba en el caso de hacer el abordaje, en el acto de ejecutarlo descubrió que este buque era argelino de nación, con la que no estando nosotros actualmente en guerra, y bastantemente castigados por haber mostrado la bandera española, los dexó. El bergantín se escapó al principiar la acción con la corbeta. Una hora después habló con tres bergantines franceses que habían sido robados el día antes por los mismos argelinos baxo bandera de Buenos Aires, y que por ellos supieron que los dos eran buques de guerra argelinos; que la corbeta era armada con 22 obuses de a 32, con 300 y tantos hombres de tripulación, y que el bergantín tenía 16 cañones y mucha gente.

Octubre 21. — Tomó y destruyó entre el Cabo de Santa María y Cádiz dos faluchos y dos goletas.

Octubre 31. — Tomó un bergantín cerca de la isla Lanzarote, sacó sus prisioneros y lo destruyó. También apresó en en este punto dos balandras e hizo lo mismo con ellas.

Noviembre 1.° — Tomó un bergantín en lastre que fué entregado a sus prisioneros, y el mismo día tomó y destruyó, después de haber sacado las provisiones, cuatro bergantines, dos goletas y cuatro faluchos.

Noviembre 10. — Tomó un lugre correo de Cádiz a Santa Cruz de Tenerife baxo los fuegos de las baterías de Tenerife, y en él encontró al secretario de gobierno de aquella isla con otros pasageros distinguidos a su bordo, los que después de haber sido juramentados de no servir contra los independientes de estas Américas, los puso con todos sus equipages en tierra y remitió el lugre correo a Buenos Aires.

Noviembre 21. — Tomó una goleta y la quemó.

Noviembre 30. — Tomó un lugre y lo entregó a los prisioneros. Habló con una goleta francesa que le informó había hablado el día anterior con nuestro falucho *Cotagaita*, nuestro compañero, el cual le dixo había tomado prisionero a un bergantín de la Habana, y otro de Africa, ambos de valor. El *Patriota* habiendo perdido su mastelero de velacho, vergas y otros palos dando caza a un buque, no se halló en disposición de alcanzar a tiempo fixo la reunion de su compañero, y mucho más cuando aquel debía dirigir su rumbo directo a Buenos Aires. Es cuanto ha ocurrido y consta del diario expresado. Dése original a la Gaceta. — Irigoyen."

"Pescadora de Buenos Aires": corbeta. Armador D. Juan Pedro Aguirre patente núm. 174 por término de 2 años desde 4 de marzo de 1818. Solicitó Aguirre patente de navegación para despachar este buque en corso a la pesca de lobos primeramente en las costas patagónicas y de allí a Asia (Canton) al mando de su capitán Ebenezer y cuatro despachos de cabos de presa, a favor de los oficiales del barco. Dió la fianza D. Patricio Linch. Fué despachada el 17 de marzo.

"Potosí": goleta. Se le expidió patente bajo el núm. 49 a solicitud de D. David Deforest el 23 de octubre de 1815. Su

comandante fué D. Juan Chase. Una de uss presas fué la fragata española *Ciencia* apresada el 6 de octubre de 1816, que fué declarada "por buena" el 21 de mayo de 1817, y vendida, con su cargamento, en Puerto Príncipe depositando su valor hasta la resolución del caso. "The London Chronicle", de 4 de noviembre, decía: "Se nos ha informado por avisos que acabamos de recibir, que el corsario nombrado *Potosí*, salido de Buenos Aires, aprisionó después de una reñida acción el buque español *Ciencia*, procedente de la Habana, con efectos coloniales y 21.000 pesos en plata para el comercio de Cádiz"; y el día antes, 3, el "Diario Mercantil de Cádiz" había dado la noticia en esta forma: "Capitanía del Puerto. En un místico español que ha entrado de Ayamonte el día de ayer vienen trece personas pertenecientes a la tripulación de la fragata española *Ciencia*, que procedente de la Habana para este puerto, fué apresada por una goleta insurgente nombrada *Potosí*, el día 6 de octubre, en la latitud N. 36°, 50' y longitud al O. de Cádiz, 4°, 50'."

"Pueyrredon": bergantín-goleta. Armador D. Juan Higinbothom. Patente núm. 120, el 20 de noviembre de 1817. Decía el Sr. Higimbothom que empeñado en hacer la guerra a los españoles había armado varios corsarios que en el día (nov. de 1817) andaban cruzando en el océano; y con el mismo propósito había equipado en la Ensenada de Barragan la goleta antiguamente denominada *Mangoré*, convertida en bergantín que llevaría el nombre de *Pueyrredon*, y para el cual pedía patente de corso por dos años, y para D. Diego Barnes, ex comandante de aquél, y que lo seguiría siendo de éste, el grado de teniente coronel, que lo merecía por los servicios prestados en los dos cruceros que hizo con el citado barco. Solicitaba también despachos de 2.° comandante, 4 tenientes, 4 maestres de presa, 1 contador, 1 cirujano, 1 capitán, 1 teniente de tropa, y 1 piloto.

El 17 de febrero de 1819 el armador y los fiadores Srs. Linch, Zimmermann y Cía. se presentaban exponiendo que arribado dicho corsario a Baltimore después de un crucero desgraciado en que solamente apresó un buque, el pequeño bergantín *San José*, que varó a su entrada enfrente del Retiro, y cuyo producido no alcanzaba a cubrir ni la octava parte de los gastos de

la expedición, y terminado el plazo de la patente, suplicaban su prórroga por un año más. Fué acordada en 26 de febrero bajo el núm. 188.

El *San José*, capturado el 29 de agosto frente a Cádiz, entró a Buenos Aires el 18 de diciembre de 1818.

"Pumacagua": Patente N.° 62. Armador Jorge Macfarlane. Julio 30 de 1816.

"República": Armador Juan Pedro Aguirre. Patente 86. Enero 22 de 1817.

"Río de la Plata": bergantín. Solicitante D. Juan Higinbothom. Patente N.° 115, por el término de 18 meses, el 31 de Mayo de 1817. La devolvió el 9 de abril de 1818. Porte 330 toneladas, 18 cañones, 130 hombres de tripulación.

Higinbothom dice en su presentación "que de resultas de la desgracia ocurrida al corsario *Chacabuco* quiere armar un bergantín anclado en el puerto de la Ensenada, y que proponiendo para armador al mismo D. José I. de Garmendia y por fiador a D. Inocencio González pide la correspondiente patente.

Se dispuso en Mayo 28 que devolviera la patente y documentos relativos a la *Chacabuco*, que se chancelara la fianza de éste, y presentando una nueva por el bergantín *Río de la Plata*, se le extendiera patente, 5 despachos de oficiales y ocho de cabos de presa (Se le dieron 6 despachos de oficiales).

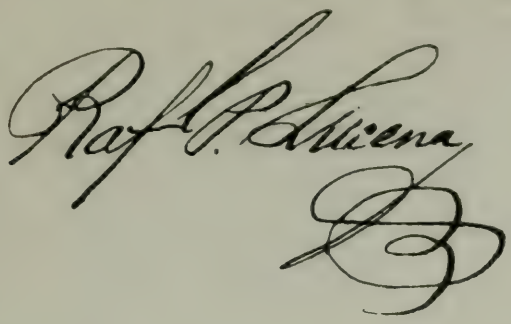
Comandante Hugo Davey. 2.° Teniente John Paul. Teniente 3.° Antony Meach. Teniente 4.° Edward Pampilion.

Apresó, entre otros, al bergantín *Gerona* (a) *San Narciso*, capitán Francisco de la Casa, a la altura de las islas Azores el 10 de agosto de 1817, procedente de Habana para Málaga, con cargamento de azúcar, café, cueros, campeche y caoba. Arribó a Buenos Aires, procedente de Baltimore para cruzar sobre Cádiz el 9 de abril de 1818.

"Santafecino": Patente N.° 55. Armador D. Tomás Taylor. Noviembre 6 de 1815.

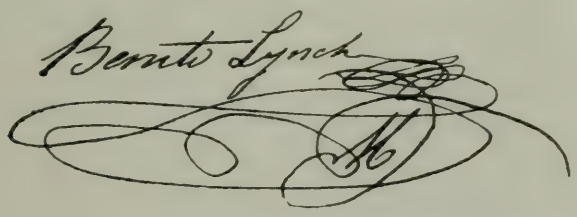
"Santa Rosa" (a) "Chacabuco": fragata. Armador Don Jorge Macfarlane. Fiador D. Rafael Pereyra Lucena. Paten-

te núm. 88, acordada el 7 de mayo de 1817. Salió el 24 de mayo. Tripulación: 130 hombres. 18 cañones.



D. Jorge Macfarlane solicitó en marzo de 1817 armar en corso la fragata de su propiedad la *Santa Rosa* (a) *Chacabuco*, capitán José Turner. El 15 el gobierno dispuso que presentara la fianza de ley y que informara el Comisario de Marina si por su armamento merecía el buque ser mandado por oficiales patentados y que exigiera que el armador fuera hijo del país, avecindado y afincado en la Capital. Fué presentado como armador D. Rafael Pereyra Lucena y dió la fianza de ley Macfarlane. Se le proveyó munición de acuerdo con el decreto de 28 de noviembre de 1816. (Ver CAPÍTULO VII).

"SIRIPO": goleta. Solicitante D. Benito Linch. Patente número 121. Enero 3 de 1818.



El Sr. Linch, ciudadano argentino, dueño de la goleta americana *Ellen Yooker*, recientemente adquirida para armarla en corso bajo el nombre de *Siripo*, (1) de 180 toneladas, 11 caño-

(1) La solicitud fué presentada a nombre de "La Argentina", pero se cambió éste por el de "Siripo", en la tramitación, probablemente teniendo en cuenta que con fecha de 25 de junio del 17 se había librado otra bajo el mismo título.

nes y 90 hombres de tripulación, solicitó el 23 de diciembre de 1817 la patente correspondiente, despachos para 1 comandante y 1 primer teniente, 2 segundos, 3 meastres de presa y 1 cirujano, dando la fianza de la razón social Linch y Zimmermann.

Comandante: Sargento mayor Adán Pond.
1.r teniente: Isaac Storer.
2.° „ Jacobo Post Hamilton.
„ „ Abraham Clufsman.
Maestre de presa: Andrés Thornton.
„ „ „ Guillermo Henderson.
„ „ „ Ricardo Dee.

Había llegado a nuestro puerto el 24 de noviembre de 1817, procedente de New York, de donde salió el 8 de agosto, con 84 cajones de fusiles, 52 cuñetes de piedras de chispa, 20 cajones de balas de fusil, 792 cuñetes de pólvora, 25 barriles de brea, 15 cajones de sables y pistolas, 1.800 mochilas, 1.800 cantimploras y 25 toneladas de fierro, a la consignación de su capitán, Sr. Pond.

"Sol de Mayo": Armador Juan P. Aguirre. Recibió patente de navegación a corso N.° 74, el 24 de noviembre de 1816.

"Teodora": goleta. Armador V. A. Echevarría. Enero 4 de 1820. Patente N.° 224.

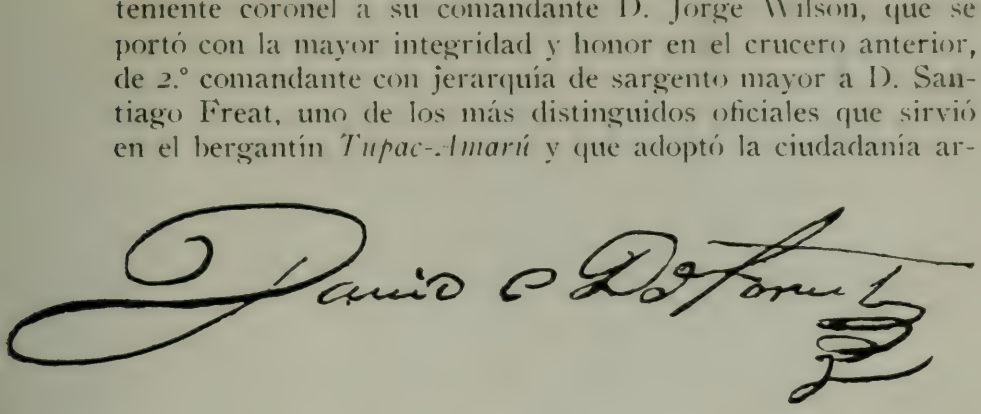
"Terrible". Patente N.° 61. Solicitud Jorge Macfarlane. Julio 30 de 1816.

"Trinidad": bergantín. Comandante Guillermo Brown, se le dió patente de corso el 1.° de septiembre de 1815. Tripulación 130 hombres. 16 cañones. Comandante Miguel Brown. (Véase Capítulo III).

"Tucumán": goleta. Se le expidió patente bajo el N°. 16, a solicitud de D. David Deforest el 23 de octubre de 1815.

El 10 de enero de 1818 Deforest, armador, solicitó la entrega de la patente de corso de dicha goleta, que estaba depositada en la Secretaría de guerra, la cual fué dada por el término de un año, que empezó a correr el 3 de junio del ppdo.,

en que la goleta salió de Nueva Orleans; y los despachos de teniente coronel a su comandante D. Jorge Wilson, que se portó con la mayor integridad y honor en el crucero anterior, de 2.° comandante con jerarquía de sargento mayor a D. Santiago Freat, uno de los más distinguidos oficiales que sirvió en el bergantín *Tupac-Amarú* y que adoptó la ciudadanía ar-



gentina; de 1.er teniente a D. Guillermo Chambers; de 2.° teniente a D. Edmundo I. White; de 3.er teniente a D. Ephrain C. Smith; de 4.° a D. Job Weeden, y por teniente de tropa de marina a D. Guillermo H. Johnson y cuatro despachos para cabos de presa. El gobierno accedió, nombrando a Wilson teniente coronel en atención a sus servicios y méritos, al 2.° como capitán, dos tenientes 1.os, dos 2.os y uno de tropa.

El comandante Wilson, que había tomado carta de ciudadano argentino el 20 de enero de 1817, dió al ministerio de guerra el siguiente parte de sus operaciones:

"Goleta armada *Tucumán*, fondeada frente de Tenerife, 10 de septiembre de 1817.

Señor: Tengo el gusto de informar á V. S. que salí el 3 de junio de la Nueva Orleans con una patente concedida por ese gobierno para cruzar primeramente frente de la Habana y de allí al frente de Cádiz, donde tomé 24 buques españoles, de los cuales 4 envié á Buenos Aires, 1 fué quemado, y el resto no siendo de algun valor se los hé devuelto á los prisioneros. La razon para abandonar estos buques, fué que ellos pertenecen á hombres muy pobres en general, y á tales hombres que sin duda sacudirian el yugo del gobierno imbécil de España, si ellos pudiesen.

El gobierno de España parece hallarse en estado de apatía; sus fondos están agotados y desde la destruccion de su gran arsenal en la Carraca parece estar indiferente á todo lo que pása: aún sus buques de guerra que hay fuera no persiguen el

mio, sinó que tranquilamente me dejan tomar buques á vista de ellos, sin molestarme. Se habla de una expedicion en Cádiz, pero sobre su destino ó cuándo ha de salir no hay cosa cierta: sinembargo no puede ser formidable.

He abordado sobre este crucero:

26	buques	ingleses.
24	„	americanos.
10	„	franceses.
2	„	de Venezuela.
2	„	portugueses.
1	„	austriaco.
2	„	suecos.
1	„	dinamarqués.
1	„	genovés.
24	„	españoles.

Todos los cuales hé tratado con aquella política que siempre debe caracterizar á un pueblo libre y liberal, y que sin duda hará que nuestra bandera sea respetada entre las naciones de Europa y América; y me lisonjeo en decir que todas las noticias que hé recibido de los neutrales que han sido abordados por nuestra bandera, confiesan que han sido tratados con la mayor atencion. Tengo el honor de ser con la más alta consideracion y respeto, Señor, su obediente y muy humilde servidor. *Jorge Wilson*. Al Sr. Ministro de la Guerra Secretario de Estado en el de las Provincias Unidas de Sud América."

Entre las presas tomadas por la *Tucumán* figuran las siguientes:

Quechemarín *Carmen*, capitán José Vidaguren, remitida a Buenos Aires donde entró en octubre de 1817; quechemarín *Santa Rita*, comandante Tomás Cucullu; bergantines *San Telmo*, comandante Diego Patiño; *Nuestra Señora de los Dolores*, comandante Mateo Pérez; *María Josefa*, comandante Juan Bautista Rato, *San Francisco de Asis*, comandante José Martínez Bandujo; *Veloz*, capitán William, tomado a la altura del Cabo Espartel, con procedencia de Barcelona para la Habana. Además, capturó acompañada por la goleta *Buenos Aires* 3 bergantines, 1 polacra, 1 lugre y una goleta, como se dijo a su tiempo. (Véase Buenos Aires).

El 3 de diciembre de 1817 fondeó la *Tucumán* en nuestro puerto, procedente del bloqueo de Cádiz que abandonó el 12 de octubre.

"Tucumán" — El 22 de enero de 1817 se expidió patente bajo el núm. 87 a otra goleta corsaria de este nombre y a solicitud de D. Juan Pedro Aguirre.

La mandó el comandante Francisco Fournier.

Entre otras presas tomó la corbeta *Iris*, comandante Martín de Urioste, el 3 de julio, y declarada buena presa el 25 de septiembre; el bergantín *Nuestra Señora del Rosario*, capitán Mateo Malvárez, y *El Brillante*, procedente de Cádiz para Galicia, tomado el 15 de junio de 1818 con un importante cargamento.

"Tupac Amarú". — Se dió patente de corso bajo el número 45, a solicitud de D. David C. Deforest, el 23 de octubre de 1815 al bergantín de esta denominación, de 200 toneladas, de 12 cañones de 18 y 6, con 105 hombres de tripulación, al mando del capitán Marcena Monsson, natural de E. Unidos. La devolvió el 27 de mayo de 1817, después de ejecutar su primer crucero, solicitando fuera endosada a favor del teniente 1.° de dicho buque, D. Livingston Shannon, de E. Unidos, a quien había elegido para comandarlo en su segundo crucero. El *Tupac Amarú* salió de Estados Unidos el 31 de diciembre de 1816. Se le renovó bajo el N.° 144 por término de 7 meses y salió de la Ensenada el 9 de julio.

Monsson apresó la fragata *Triton*, comandante José María Sánchez, el 25 de enero y fué declarada buena presa el 17 de abril de 1816; y Shannon al bergantín *Santo Cristo de la Salud* (a) *La Vinia*, capitán Tomás Domenech.

"Unión del Sud": corbeta. Armador D. Juan Pedro Aguirre. Se le expidió patente bajo el núm. 72 el 24 de noviembre de 1816, se le renovó con el núm. 119 el 6 de noviembre de 1817 y se le habilitó por un año más bajo el 183 el 17 de diciembre de 1818.

Porte 275 toneladas, 12 cañones de a 18, y 81 hombres de tripulación. Su primer capitán, Clemente Cathele (según la patente

número 72) pero según la Capitanía del Puerto Calhell (1); a quien le sucedió D. Juan Brown.

Salió de Baltimore el 12 de mayo de 1817 para hacer el corso contra los españoles al mando del capitán Clemente Calhell y ancló en balizas de Buenos Aires el 31 de agosto. Aguirre pidió el 9 de octubre se le refrendara la patente mediante a no haber vencido el término por que fué concedida y deseando restituirlo a su crucero. Se le libró otra por el término de seis meses desde el día que saliese del puerto (6 de noviembre de 1817), y el 27, "hallándose plenamente satisfecho de la delicadeza y honor con que el cap. comandante de la corbeta corsario nombrada *Unión*, D. Juan Brown, ha desempeñado sus encargos y espera la misma conducta en los que nuevamente se le recomiendan, se le autoriza para que en el crucero que va a practicar reconozca toda embarcación que navegue con nuestra bandera y justifique su conducta, debiendo detener a los que hubieren abusado en alguna forma de las concesiones que se le hicieran para ponerse al servicio de la causa en América, y apresando á los que hallare con bandera oriental y patente acordada por Artigas."

En diciembre de 1818 hallábase pronta para emprender nuevo crucero, con 140 hombres de tripulación, y Aguirre solicitó patente — bajo la fianza de Higinbothom (Juan), y se le acordó

---

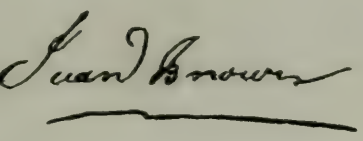
(1) Poco tiene que agradecer el investigador actual a los funcionarios del pasado que han hecho cuanto su indiferencia les ha permitido para obstaculizarle o trastornarle la aclaración de los sucesos:

La *Union* era, según la patente, *fragata*, pero según todos los documentos que a ella se refieren, fuera de ese, *corbeta*. Bien es cierto que los claros de la patente están llenados por letra distinta de la del texto, que parece pertenecer al Capitán Calhell, de procedencia italiana según se colige de su redacción. Ejemplo: " que manda la *fregata*"... "del porte de *due cento setanta cinque*" toneladas, con *"dodice"* piezas de artillería del calibre de *"dicidotto"* con *"ottanta uno"* hombres de tripulación, etc.

Al anunciar la Capitanía del Puerto, y a este respecto la falta de fidelidad de sus empleados es desesperante, la llegada del Corsario *Union* en 10 de octubre de 1818, cambió el nombre de su comandante adjudicándole el de otro, an D. Ignacio Corral; y para rectificar el error, agregó en el número siguiente de la "Gaceta" la siguiente: "Nota — El capitán de la corbeta nacional corsario nombrada *La Union*, de que se trató en el anterior número, se llama D. Guillermo Brown, y no D. Ignacio Corral como allí se dixo, por equivocacion de la Capitanía del Puerto. Este, por el contrario, es el capitan del buque apresado, la fragata *Trinidad*". Pues bien: el comandante se llamaba Juan Brown, no Guillermo..., natural de Massachusetts, donde había nacido en 1788.

con el N.º 183. Fueron nombrados 1.er comandante José Bingley; 2.º Diego Davis; 1.er teniente Salomón F. Purdy; 2.º Guillermo P. Jones; Capitán de tropa Miguel Birnes; oficiales ínfimos Juan B. Nixon, Federico Wolffe, Exequiel Bandoine; cabos de presa David M. Miles, Juan Mallebb, Eduardo Deal, Conrad Latimore. En 24 de diciembre se le dió orden de dar la vela al Capitán Bingley para el océano.

Presas de este corsario fueron: El bergantín *San Pedro* (a) *La Joaquina* apresado en el Cabo de San Vicente el 1.º de junio, capitán Alejo Jano, que fué remitido con la siguiente nota:



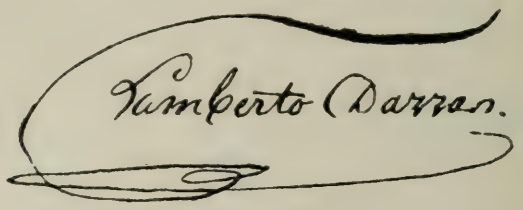
"Con esta fecha remito el bergantín español *San Pedro* que apresé enfrente del cabo de San Vicente; también pongo en noticia de V. S. que el día 21 de Mayo salieron de Cádiz tres mil hombres convoyados por una de las fragatas de guerra rusas, para Lima: los navíos están todos declarados por inútiles, y guardados en la Carraca. El día 20 de este mes en compañía de dos goletas de Buenos Aires entramos en el convoy de la Habana enfrente del cabo de Santa María, pero no pudimos lograr hacer una presa pues fuimos atacados por una fragata de guerra, dos bergantines de guerra y once buques más, armados el que menos de doce cañones; todo lo que pongo en conocimiento de V. S. según me está prevenido.—Dios guarde a V. S. muchos años. — En la mar, a 24 de junio de 1818. — Juan Brown. — Sr. Secretario de guerra del Estado".

Entre varias presas de este corsario, figuran: el bergantín *San Pedro* (a) *La Joaquina* capturado en el Cabo de S. Vicente, capitán Alejo de Jano a que alude el parte anterior; bergantín *Esmeralda*, tomado en las inmediaciones de la Habana; la fragata Trinidad, en viaje de Cádiz a Veracruz; la fragata *Cristina*, de Cádiz a California, tomada frente a la isla Trinidad; la polacra *Nuestra Señora del Rosario*, frente a Cádiz, portadora de un rico cargamento, y el bergantín *Vicente* a la altura de Tenerife.

"Veinticinco de Mayo": Se le expidió patente N.° 50 a solicitud de D. Tomás Taylor el 6 de noviembre de 1815.

De su acción sobre las costas españolas da idea el siguiente suelto del "Diario Mercantil de Cádiz", de 3 de noviembre de 1816: "En el bergantín inglés *Bretaña* que procedente de Terranova entró ayer en Bahía vienen 15 individuos del bergantín español *Volador*, salido de la Guayra para este puerto, y apresado el 31 del mes último cinco leguas al S. del Cabo de San Vicente por la escuna insurgente nombrada *Veinte y cinco de Mayo*, la que los trasbordó a este buque el 1.° del corriente. Según manifestó el capitán de la escuna al del *Volador*, las presas que hasta entonces había hecho eran: la fragata *Esperanza*, el queche *Pópulo*, el bergantín *Cuatro Amigos*, procedentes de la Guayra, y la barca *Animas*, saqueada".

"Vengador Americano": Armadores Rico, hijo y Cía. Patente N.° 175. Abril 1.° de 1818.



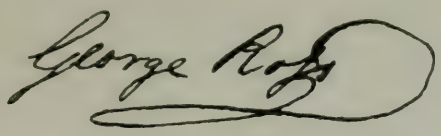
D. Lamberto Darras, en representación de Rico, hijo y Cía., del comercio de Francia, solicitó patente de corso para *El Vengador Americano*, que armaría en los puertos de aquella, y previa la fianza que dió D. Ambrosio Lezica, le fué concedida bajo el número anotado.

Darras era comandante de la fragata *Alianza*, que llegó procedente de San Valeri, costas de Francia, de donde salió el 14 de septiembre, el 9 de enero de 1818, con cargamento de mercaderías generales consignadas a D. Ambrosio Lezica.

"Vengadora": corbeta. Véase "Patagona".

"Venganza": Patente N.° 64, a solicitud Jorge Macfarlane, concedida en julio 30 de 1816.

"Vigilancia": fragata. Armador D. Adán Guy, Comandante D. Jorge Ross. Se le concedió patente de corso por un año bajo el número 125, el 24 de febrero de 1818. Porte 380 toneladas, con 16 piezas de artillería. Fué despachada el 18 de marzo.

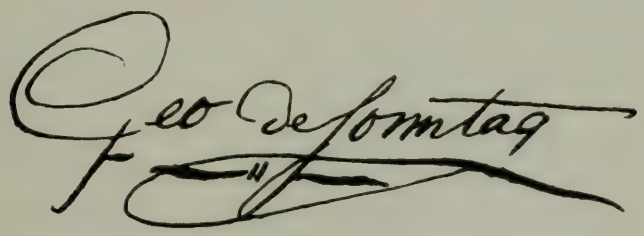


Fueron sus presas la fragata *Santo Tomás* (a) *La Intrépida*, procedente de Rusia para Cádiz, apresada el 12 de agosto a 55 leguas de la Coruña, su capitán D. Juan Crisóstomo Urquiza. Entró a Buenos Aires conducida por el cabo de presa Juan Goow y consignada a D. Adán Guy, el 7 de noviembre de 1818; y el bergantín *Diligente*, capitán Antonio de Careaga.

El 23 de marzo de 1819 entró a Buenos Aires la *Vigilancia*, bajo la conducta de su capitán Ross, procedente de Bayona, de donde zarpó el 15 de diciembre con cargamento de mercaderías generales. (Véase Motezuma).

Patentes otorgadas en blanco:

1815. — Mayo 27. — Cinco entregadas al coronel ruso Don Jorge Somtag, coronel de caballería al servicio del zar de



Rusia, caballero de varias órdenes de Rusia y Prusia, natural de N. América, se presentó al gobierno en Mayo de 1815, diciendo: "que concluída felizmente la campaña de Rusia que en unión de otras naciones de Europa siguió contra el Empe-

rador que fué de Francia, Napoleón Bonaparte, en cuyo ejército que entró a París tuvo el honor de ser comandante de guerrillas, y llevado del deseo de contribuir a la libertad de este dichoso suelo, siendo su ejercicio el servicio de la marina, ha meditado poner en obra una escuadrilla sutil que equipada a su costa combata a los españoles, atacándolos en cualquier punto, y aún en sus mismas costas si posible fuera." En consecuencia pedía ser patentado como jefe de esa escuadrilla y se le otorgaran despachos para 5 capitanes, 20 tenientes y 25 subalternos que habían de regentearla, y "que esperaba ser autorizado para tratar con la corte de Rusia, puntos convenientes a la protección y auxilio de la misma en favor de la libertad de la América". — El 27 el Supremo Director, en virtud de las facultades que le estaban concedidas por la H. J. de Observación, aceptó la "generosa oferta" del coronel Somtag y accedió a todos sus pedidos menos a concederle la representación diplomática ante Rusia por "no ser necesaria por hallarse instruídos en el particular los Diputados de este gobierno cerca de la corte de Inglaterra".

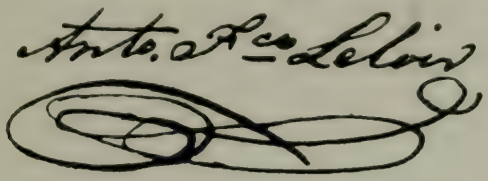
1816. — Noviembre 9. — Nos. 68 y 69 entregadas a D. Juan Pedro Aguirre.

1817. — Mayo 15. — Veinticinco patentes Nos. 89 a 113 entregadas a D. Manuel Aguirre. Devolvió en 20 de noviembre de 1821 4 patentes Nos. 93, 109, 112 y 113 con diez despachos de cabos de presa.

1818. — Marzo 2. — Dos patentes para fragata Nos. 126 y 27, seis en blanco para corbeta Nos. 128 a 133, veinte para bergantín Nos. 134 a 153, y veinte para goleta Nos. 154 a 173, entregadas a D. David Deforest; y el despacho de coronel y comandante en jefe de la Escuadra de este Estado en el Norte Atlántico a favor de Don Marcena Monsson.

1818. — Agosto 3. — Cuatro patentes Nos. 178 a 181 remitidas por el Ministerio de Relaciones Exteriores al caballero Grandsire, por término de un año, desde que salgan de puerto los corsarios.

1819. — Julio 13. — Cuatro patentes Nos. 189 a 192 remitidas a Francia por D. Antonio Francisco Leloir. El 16 se



duplicó el oficio y el 29 se enviaron cuatro más bajo los números 193 a 196, que devolvió en octubre 30 de 1821 sin haberlas utilizado:

"Al Sr. Diputado de este Supremo Gobierno en la Corte de París D. José Valentín Gomez: La notable decadencia que de ocho meses acá experimenta el corso contra la bandera Española a cuya empresa se resolvió este Gobierno en vista de las considerables ventajas que ella ofrecía y efectivamente ha logrado la nación en el discurso de cuatro años, inutilizando a la vez los proyectos hostiles del enemigo peninsular, ha puesto a la superioridad en el caso de tocar los resortes más análogos a efecto de darle nuevo impulso y vigor separándose en parte, atentas las difíciles circunstancias del día, de las formalidades prescriptas por los reglamentos de la materia. Así es que habiéndose presentado a la Suprema. el titulado agente del Como. Francés en esta Capl. Dn. Franco. Anto. Leloir solicitando a nombre de la Casa de Dn. Manl. Bajardo el competente permiso para la habilitación de algunos Buques Corsarios, ha tenido a bien S. E. mandar expedir por este Ministerio de mi cargo las quatro patentes qe. incluyo con igual no. de despachos de Xefes, 6 dichos de Tenientes y 16 de cabos de presas, cuyos documentos se dirijen en blanco y cuidará V. E. de llenar segun los conocimientos qe. deberán prestársele en esa por la enunciada casa, antes de pasarlos á sus manos. Es adjunto también un ejemplar de las instrucciones reservadas qe. se confieren por este Gobo. a los comandtes. respectivos de las indicadas embarcaciones, y podrá V. S. pasarles en copia certificada á cuyo fin ha tenido á bien S. E. autorizarle competentemente.

No siendo posible por las circunstancias qe. arriba se enuncian exigir, á virtud de dicho armamento, las fianzas correspondientes por el buen uso de las citadas patentes, ha acor-

dado el Gob^o. las reclame V. S. en su caso si lo creyese necesario, aplicando igualmente quanto encuentre oportuno en el reglam^to. y ordenanzas de corso que se le acompañan p^a. el esclarecimiento y juicio final en los Expedientes de presas enemigas, á cuyo efecto es también V. S. facultado con la calidad de dar cuenta oportuna del resultado por este Ministerio para el debido conocimiento de S. E. y respectivo Tribunal de presas. De orden Suprema tengo el honor de dirigir á V. S. la presente comunicación para la inteligencia y fines comunicados en ella. Dios, etc. — Julio 16 de 1819.

Nota al margen del oficio: Se faculta á V. S. para q^e. prefije el término en las Patentes, en la inteligencia que estas no tendrán ningún valor mientras no sean llenadas por V. S. poniéndole un certificado al reverso de ellas que así lo acredite según se previene en las mismas patentes, las quales se han dirijido directamente á los interesados.

Nota en el márgen de las Patentes: Esta Patente no tendrá ningun valor mientras no sea llenada por el Diputado de este Sup^mo. Gob^no. en la Corte de París, D^r. D. José Valentín Gomez, el q^e. pondrá á la vuelta un certificado q^e. así lo acredite. — IRIGOYEN."

1819. — Julio 2. — Dos patentes N°s. 197 y 98 remitidas a Francia al ministro D. José Valentín Gómez para que "procurando relacionarse con individuos ó casas de comercio del mediodía de Francia, de algunas facultades y conocido carácter de empresa, se las entregue con todas las medidas de precaución, para impedir el mal uso de ellas; consultando siempre el gran objeto de destruir el comercio español de cualquier modo que sea, debiendo facultarlos únicamente a hacer el corso en el Mediterráneo y contra el comercio de Levante y cabotaje de España, procurando por cuantos médios le sea posible animar el espíritu de corso, é introducir las patentes que sucesivamente se le dirijan por el Adriático, archipiélago y costas Africanas."

1819. — Agosto 10. — Ocho patentes N°s. 199 a 206 remitidas a Gibraltar a D. Tomás Lezica por intermedio de su hermano D. Ambrosio.

1819. — Agosto 20. — Cuatro bajo los Nos. 207 a 210 remitidas a París a D. José Valentín Gómez, ministro argentino.

1819. — Septiembre 1.° — Seis más, Nos. 211 a 216, con igual destino.

1819. — Septiembre 10. — Cuatro bajo los Nos. 217 a 220, entregadas a D. Francisco A. Leloir para enviarlas a Francia.

¡A LOS MARINOS ARGENTINOS
QUE PASEARON POR TODOS LOS MARES DEL MUNDO
LA BANDERA DE LA PATRIA
PELEANDO, MURIENDO Y VENCIENDO POR SU BIEN,
SALVE!

¡A ELLOS
LA ADMIRACIÓN Y LA GRATITUD
DE LA POSTERIDAD!

¡A ELLOS
EL AMOR DE SU PUEBLO
Y LA JUSTICIA DE LA HISTORIA!

APÉNDICE

DE NOTAS COMPLEMENTARIAS E ILUSTRATIVAS

DISPONIENDO LA CONTINUACIÓN DE LAS HOSTILIDADES CONTRA LOS ESPAÑOLES, POR MEDIO DE CORSARIOS, Y ESTABLECIENDO LAS REGLAS Á QUE DEBEN SUGETARSE ESTOS ÚLTIMOS.

Departamento de la Guerra. — Buenos Aires, Noviembre 18 de 1816. — La guerra sangrienta que el rey D. Fernando VII desde su restitucion al trono de sus padres, ha continuado por medio de tiranos contra todos los pueblos del nuevo mundo, que han reclamado su inmunidad natural, exige las medidas de retaliación que permite el derecho de gentes y hacer sentir á la Nacion Española las consecuencia de la bárbara obstinacion de su monarca, fascinado por ministros corrompidos, contra el justo clamor de los Americanos injuriados. La humanidad insultada por los crueles agentes de la Corte de Madrid, y la infraccion de las leyes divinas y humanas, que han garantido hasta aquí la desvastacion y el incendio, ejecutados por gefes españoles en todos los ángulos de la América, que desgraciadamente han llegado a pisar, justificarían en el concepto de todo el Orbe, cualquiera golpe derivado de la represalía; pero huyendo de manchar los principios santos en que descansa la emancipacion de las Provincias Unidas del Sud, con determinaciones indignas de la ilustracion del siglo, tratando de ajustar mis pasos al sistema de guerra que está en uso entre Naciones civilizadas, y convencido de los progresos adquiridos por los corsarios de los Gobiernos libres de América; he resuelto dar la extension conveniente á las hostilidades en la mar y hacer mas espectables los perjuicios que el rey Don Fernando, en su decreto de 8 de Febrero del año corriente, confiesa haberse ya inferido contra sus vasallos por esta clase de guerra, sosteniéndola vigorosamente, mientras que la España no reconozca la Independencia proclamada por el Congreso Soberano del Estado de cuya direccion, y seguridad me hallo encargado; y á efecto de interceptar la navegación y comercio de uno y otro país por la oposicion de las fuerzas naveles habilitadas en forma regular de cuenta de la Nacion, ú armadores particulares, mando que sin perjuicio de las Ordenanzas Generales de la materia, y las adiciones que rigen hasta el día, se continue en lo sucesivo el corso contra los súbditos de Fernando VII y sus propiedades con arreglo á los artículos siguientes: — Artículo 1.° El Gobierno concederá patente de corso á todo individuo que solicite armar algún buque contra la bandera española, prévia la fianza que estime conveniente ante la Comandancia General de Marina. — Art. 2.° Los oficiales de los buques de corso quedan bajo la proteccion de las leyes del Estado y gozarán, aunque sean extrangeros, de los privilegios é inmunidades de cualquier ciudadano americano, mientras permanezcan en servicio. — Art. 3.° Los armadores están facultados para celebrar las contratas que les agraden con la oficialidad y tripulacion de los corsarios con tal que no contengan cláusulas que estén en oposicion con los decretos é instrucciones del Gobierno. — Art. 4.° Se franquearán de los almacenes del Estado los cañones, fusiles, pólvora y municiones que faltaren á los armadores para el completo de la habilitacion del corsario, con cargo de devolver,

concluido el corso, los artículos suplidos con el demérito y consumo que hubiesen sufrido durante la navegacion, por objetos del servicio. Art. 5.° Los corsarios serán visitados al tiempo de su salida por una comision de la Comandancia General de Marina, la cual les leerá las leyes penales, de que pondrá constancia en la nota de visita y se entregará una copia de ellas á los Comandantes, para que sean leidas á la tripulacion cada ocho dias, y si se habilitasen en puertos amigos, ó neutrales, serán visitados por los cónsules ó agentes del Gobierno, conforme á sus particulares instrucciones. — Art. 6.° Los capitanes estarán autorizados para poner en la mar á bordo de los buques neutrales, el oficial ó marinero que tuviese mala comportacion por embriaguez, cobardía, robos ó sedicion y no en otro caso; pero debe de ser por convenio con el capitán del buque neutral, del cual traerá un certificado que entregará en el Departamento General de Marina, con el sumario que corresponde, y la carta de ciudadano del país ú otro despacho que tuviere el expulso. Este perderá en favor del armador y la tripulacion las partes de presa que le cupieren, declarado por tal reo el individuo transbordado. — Art. 7.° Los efectos, caldos y demás artículos de consumo del país, que se introduzcan procedentes de cargamentos de presas, deberán ser liquidados por la Aduana como cualesquier otro cargamento de comercio, incluyéndose todos los ramos agenos; y del total de derechos que resulte, se rebajará la tercera parte en beneficio de los apresadores. — Art. 8.° Toda presa será remitida á los puertos del Estado, para ser condenada por los trámites legales y de uso en semejantes casos, pero si ocurriere alguna circunstancia extraordinaria que lo embaraze, usará el comandante del corsario de todo arbitrio, consultando su seguridad, y reservando los documentos justificativos que presentará á su tiempo el Tribunal competente. — Art. 9.° La plata y oro amonedado, piñá ó barra, satisfará al Estado un seis por ciento en compensacion del beneficio que se dispensa en los artículos 4.° y 7.° y por ser capital procedente de apresamiento, debiendo ser precisamente manifestados. — Art. 10. La plata ú oro elaborado en alhajas de lujo, pagarán á su introduccion los mismos derechos que otro cualquier efecto comercial, segun el aforo particular que sufran. — Art. 11. Los corsarios que tomasen al enemigo comunicaciones interesantes, ú oficiales de rango, etc.; ó hicieren al enemigo otra hostilidad semejante, serán agraciados de un modo digno de la generosidad del Gobierno y en proporcion á la importancia del servicio que hubieren prestado. — Art. 12. El Gobierno promete un premio á todo corsario que haga presa de transporte enemigo con tropas, municiones ó útiles de guerra, dirigidas á hostilizar los países libres de América, ó reforzar algun punto de los dominios españoles, el cual se regulará según el caso y circunstancias, graduándole con arreglo al contenido de la presa. — Art. 13. Los comandantes de los corsarios destinados á destruir el comercio español, sin ser crueles en el tratamiento de los prisioneros, incendiarán y destruirán todo buque enemigo de alta mar, que por su poco valor no quisieren conducir apresados, y se prohibe á dichos comandantes bajo las penas á que hubiere lugar, la libertad de devolver por pretexto alguno, ni dejar en poder de los enemigos, embarcacion alguna de la clase indicada, reputándose como una hostilidad al país cualquiera gracia de esta naturaleza. — Art. 14. El Gobienrno no es responsable al cumplimiento del artículo 7.°, cap. 1.°, de la Ordenanza de corso del año 1801. — Art. 15. Los buques apresados serán libres de derechos, y pagarán solo los correspondientes al puerto. — Art. 16. Los artículos de guerra apresados, serán libres de derechos: si el Gobierno los necesitase los tomará por un diez por ciento menos de sus precios en el mercado. — Art. 17. Los negros apresados serán remitidos á nuestros puertos, y el Gobierno pagará cincuenta pesos por cada uno de los que sean útiles para las armas, de doce años á cuarenta inclusive, con sólo el cargo de servir cuatro años en el ejército, escediendo aquella edad, bajando de la de doce, ó si fuesen inútiles en la del servicio, serán absolutamente libres, y el Gobierno los distribuirá á tutela; sobre el valor de los primeros no se cobrará ningun derecho. — Art. 18. Los negros apresados que no se puedan introducir en nuestros puertos por su bloqueo, inutilidad del

buque, etc., serán remitidos á puertos de las naciones libres de América, y entregados allí á disposicion de aquellos Gobiernos, con la precisa calidad de no poder ser vendidos como esclavos, bajo las penas de ser excluídos los contraventores de todo privilegio, sean cuantos fueren sus servicios, y del amparo de las leyes de un pais que detesta la esclavitud, y ha prohibido el cruel comercio de la esclavatura. — Art. 19. Mi Secretario de Estado en el Departamento General de Guera y Marina queda encargado de la ejecucion del presente decreto, que se comunicará á quienes corresponda, imprimiéndose para el uso de los corsarios. — Juan Martín de Pueyrredon. — *Juan Florencio Terrada*, Secretario.

("Gaceta de Buenos Aires", núm. 82).

Reglamento provisional de corso. (1)

Artículo 1.° — El gobierno concederá patente de corso á todo individuo que solicite armar algun buque contra bandera enemiga, previa la fianza que estime conveniente ante la comisaria de marina; explicando en la instancia, la clase de embarcacion, que tuviése destinada, su porte, armas, pertrechos, y gente de dotacion.

2. — Concedido el permiso para armar en corso facilitará el comandante de marina la pronta habilitacion del buque por todos los medios, que dependan de sus facultades, consintiéndole reciba toda gente que quisiere á excepcion de la que estuviere nombrada para servicio del estado, ó actualmente en él. Concluida la habilitacion entregará al capitan copia de este reglamento y de las prevenciones, que se le comunicaren por la via reservada de marina sobre el modo con que debe comportarse en algunos casos con las embarcaciones neutrales, especialmente con las naciones cuyas banderas gozaren de inmunidades, ó privilegios fundados en los tratados ó convenios hechos con ellas, para su puntual observancia en la parte que le tocare.

3. — Los oficiales de los buques corsarios quedan baxo la proteccion de las leyes del Estado, y gozarán aunque sean extrangeros de los privilegios é inmunidades, que qualquier ciudadano americano mientras permanezcan en servicio.

4. — Los armadores están facultados para celebrar las contratas que les agrade con la oficialidad, y tripulacion de los corsarios con tal que no contengan cláusulas que estén en oposicion con los decretos é instrucciones del Gobierno; debiendo dejar constancia en la comandancia general de Marina de la que hicieren, la que cuidará de su mas exacto cumplimiento.

5. — Bajo la correspondiente fianza se franquearán de los almacenes del Estado los cañones, fusiles, pólvora y municiones, que faltaren á los armadores para el completo de la habilitacion del corsario, con cargo de devolver, concluido el corso, los articulos suplidos, no estando obligados á abonar el demérito ó consumo causado por el servicio, y quedará absuelto de toda responsabilidad, justificando naufragio ú apresamiento del corsario.

6. — Los corsarios serán visitados al tiempo de su salida por una comisión de la Comandancia General de Marina, la cual les leerá las leyes penales, de que pondrá constancia en la nota de visita, y se entregará una copia de ellas á los Comandantes para que sean leidas á la tripulacion, cada ocho dias, y si se habilitasen en puertos amigos, serán visitados por los Cónsules ó agentes del Gobierno conforme á sus particulares instrucciones.

7. — Los efectos, caldos y demas artículos de consumo del pais que se introduzcan procedentes de cargamentos de presas, deberán ser liquidados por la Aduana como cualquier otro cargamento de comercio, incluyendo todos los ramos agenos; y del total de derechos que resulten, se rebajará la tercera parte en beneficio de los apresadores.

---

(1) Suprimido el preámbulo que es el mismo del decreto anterior.

8. — Toda presa será remitida á los puertos del Estado para ser juzgada por los trámites legales y de uso en semejantes casos; pero si ocurriere alguna circunstancia extraordinaria que lo embaraze, usará el Comandante del Corsario de todo arbitrio, consultando su seguridad, y reservando los documentos justificativos, que presentará á su tiempo al tribunal competente.

9. — La plata y oro en moneda, piña, ó barra satisfará al Estado un seis por ciento en compensacion del beneficio que se dispensa en los artículos 5. y 7. y por ser capital procedente de apresamiento.

10. — La plata ú oro en alhajas de lujo, pagarán á su introduccion los mismos derechos, que otro cualquier efecto comercial, segun el aforo particular que sufran.

11. — Los corsarios que se tomasen al enemigo comunicaciones interesantes, ú oficios de rango &c. ó hicieren al enemigo otra hostilidad semejante, serán agraciados de un modo digno de la generosidad del gobierno, y en proporcion á la importancia del servicio que hubieren prestado.

12. — El Gobierno promete un premio á todo corsario que haga presa de transporte enemigo con tropas, municiones ó útiles de guerra dirijidos á hostilizar los paises libres de América, ó reforzar algun punto de los dominios españoles, el cual se regulará segun el caso y circunstancias, graduándole con arreglo al contenido de la presa.

13. — Los comandantes de los corsarios destinados a destruir el comercio español, sin ser crueles en el tratamiento de los prisioneros, incendiarán y destruirán todo buque enemigo de alta mar que por su poco valor no quisieren conducir apresado; y se prohibe á dichos comandantes bajo las penas, que hubiere lugar, la libertad de devolver por pretexto alguno, ni dejar en poder de los enemigos, embarcacion alguna de la clase indicada, reputándose como una hostilidad al pais cualesquiera gracia de esta naturaleza.

14. — Los buques apresados serán libres de derechos y pagarán solo los correspondientes al puerto.

15. — Los articulos de guerra apresados serán libres de derechos: si el Gobierno los necesitase, los tomará por un diez por ciento menos de sus precios en el mercado.

16. — Los negros apresados serán remitidos á nuestros puertos, y el Gobierno gratificará cincuenta pesos por cada uno de los que sean útiles para las armas, de doce años á cuarenta inclusive, con solo el cargo de servir cuatro años en el ejército, y serán libres de derechos. Excediendo aquella edad, bajando de la de doce, ó si fuesen inútiles en la de servicio, serán absolutamente libres, y el Gobierno los distribuirá á tutela.

17. — Los negros apresados, que no se puedan introducir en nuestros puertos por su bloqueo, inutilidad del buque &c. serán remitidos á puertos de las naciones libres de América, y entregados allí á disposicion de aquellos Gobiernos, con la precisa calidad de no poder ser vendidos como esclavos, bajo las penas de ser excluidos los contraventores de todo privilegio sean cuantos fuesen sus servicios, y del amparo de las leyes de un pais que detesta la esclavitud, y ha prohibido este cruel comercio de la humanidad.

18. — El conocimiento de las presas que los corsarios condujeren ó remitieren á nuestros puertos, corresponderá privativamente al tribunal de ellas.

19. — Resultando de la sentencia de dicho tribunal no ser legítima la presa ó no haber lugar para su detención, se pondrá incontinente en libertad sin causarla el menor gasto ni aun con respecto á los derechos de puerto. Y si bajo de este ú otro pretexto se le detuviere por mas tiempo, serán de cargo de los causantes de esta nueva detencion los daños y perjuicios que resultaren á los propietarios.

20. — Si el corsario apresador no estuviere satisfecho de la declaracion del tribunal, y quisiere seguir la instancia, se admitirá el recurso á mi persona con poder especial de los interesados precediendo la competente fianza, que deberá dar á satisfaccion del capitan apresado antes de mejorar la apelacion, para responder á este de los daños y perjuicios que por razon de estadias, averias y deterioracion del buque y de la carga, pérdida de tiempo y fletes,

y demas ocurrencias reclamare contra dicho apresador despues de confirmada la primera sentencia. Estos perjuicios con las costas del proceso, los deberá pagar este último al capitan apresado antes de su salida del puerto; y si no se hallare en estado de hacer dicho pago se recurrirá á la fianza ó al fiador que hubiese dado, obligándole á lo mismo sin otra formalidad ni espera, y con todo el rigor de las leyes.

21. — Ningun individuo que goce sueldo por marina, ha de exigir estipendio ó contribucion por las diligencias en que se hubiere empleado en el juzgado de presas; y se les prohibe se adjudiquen ó apropien mercaderías ú otros efectos de ellas, pena de confiscacion, y de privacion de empleo.

22. — Los buques armados en corso podrán reconocer las embarcaciones de comercio de cualquiera nacion, obligándolas á que manifiesten sus patentes, y pasaportes, escrituras de pertenencia, y contratas de fletamento con los diarios de navegacion y roles ó listas de las tripulaciones y pasageros. Esta averiguacion se ejecutará sin usar de la violencia ni ocasionar perjuicios ó atraso considerable á las embarcaciones, pasando á reconocerlos á su bordo, ó haciendo venir al patron ó capitan con los papeles expresados, los cuales se examinarán con cuidado por el capitan del corsario, ó por el intérprete que llevare á su bordo para estos casos; y no habiendo causa para detenerlas mas tiempo, se las dejará continuar libremente su navegacion. Si alguna resistiere sujetarse á este regular exámen, podrá obligarla por la fuerza; pero en ningun caso podrán los oficiales ó individuos de las tripulaciones de los corsarios exigir contribucion alguna de los capitanes, marineros y pasageros de las embarcaciones que reconozcan, ni hacerles ni permitir que les hagan extorsion ó violencia de cualquiera clase, pena de ser castigados ejemplarmente, extendiendo el castigo hasta la de muerte, segun la gravedad de los casos.

23. — Cuando los capitanes de las embarcaciones en que se hallaren algunos efectos de enemigos, declaren de buena fé que lo son, se ejecutará su transbordo sin interrumpirles su navegacion, ni detenerlos mas tiempo que el necesario, permitiéndolo la seguridad de la embarcacion; y en el expresado caso se dará á dichos capitanes recibo de los efectos que trasborden, explicando en él todas las circunstancias que ocurran y no pudiendo pagarles en efectivo el flete que les corresponda por dichos efectos hasta el parage de su destino, con arreglo a los conocimientos ó á las contratas de fletamento, se les firmará un pagaré ó libranza de su importe á cargo del armador ó dueño del corsario que estará obligado á satisfacerlo á su presentacion; teniendo entendido los capitanes de corsarios que en este caso deben traer la declaracion firmada del capitan del buque detenido, y auténtica en la mejor forma posible.

24. — Las embarcaciones que se encontraren navegando sin patente legítima de República, Principe ó Estado que tenga facultad de expedirlas, serán detenidas asi como las que pelearen con otra bandera que la del Principe ó Estado de quien fuere su patente, y las que la tuvieren de diferentes Principes ó Estados, declarándose unas y otras de buena presa, y en caso de estar armadas en guerra sus cabos y oficiales serán tenidos por piratas.

25. — Serán de buena presa las embarcaciones de piratas y levantados, con todos los efectos de su pertenencia, que se encontraren en sus bordos, pero los que se justificase pertenecer á sujetos, que no hubiesen contribuido directa ó indirectamente á la pirateria, ni sean de enemigos, se les devolverán.

26. — No siendo lícito en este estado armar en guerra embarcacion alguna sin mi licencia, ni admitir á este fin patente ó comision de otro Principe ó República, aunque esté en alianza, cualquiera que se encontrase corriendo el mar con semejantes despachos ó sin alguno, será de buena presa, y su capitan ó patron castigado como pirata.

27. — Toda embarcacion de cualquiera especie armada en guerra ó mercancia, que navegue con bandera ó patente de Príncipes ó Estados enemigos, será buena presa con todos los efectos que abordo tuviere, aunque pertenezcan á individuos de este, en caso de haberlos embarcado despues de la declaracion de guerra, y de pasado el tiempo suficiente para poder tener noticia de ella.

28. — La embarcacion de comercio de cualquiera nacion que sea, que hi-

ciese alguna defensa despues que el corsario hubiese asegurado su bandera, será declarada de buena presa, á menos que su capitan justifique haberle dado el corsario fundado motivo para resistirle.

29. — Cualesquiera embarcacion que careciese de los papeles que se expresan en el artículo 22, ó de los mas principales como son: la patente, los conocimientos de la carga ú otros que acrediten la propiedad neutral de esta y aquella, será declarada de buena presa, á menos que se verifique haberlos perdido por accidente inevitable. Todos los papeles que se presenten deberán ser firmados como corresponde, para ser admitidos.

30. — Si los capitanes ú otros individuos de las embarcaciones detenidas por los corsarios, y asi mismo por buques de la armada del Estado arrojasen papeles al mar, y esto se justificase en debida forma, serán por solo este hecho declaradas de buena presa, y asi se deben entender el artículo antecedente y otros que tratan de este asunto.

31. — Se prohibe á los corsarios que ataquen, hostilicen de manera alguna, ó apresen las embarcaciones enemigas, que se hallaren en los puertos de Príncipes ó Estados aliados ó neutrales, como asi mismo las que estubieren bajo el tiro de cañon de sus fortificaciones; declarando, para obviar toda duda, que la jurisdiccion del tiro del cañon se ha de entender aun cuando no haya baterias en el parage donde se hiciere la presa, con tal que la distancia sea la misma y que los enemigos respeten igualmente la inmunidad en el territorio de las potencias neutrales ó aliadas.

32. — Se declara tambien por de mala presa la embarcacion, que los corsarios hicieren en los puertos, y bajo el alcance del cañon del territorio de los Soberanos aliados ó neutrales, aun cuando ella les viniese persiguiendo, y atacando de mar á fuera, como rendida en parage que debe gozar de inmunidad, siempre que los enemigos las respeten de la misma manera.

33. — Todo corsario que represe un buque nacional en término de 24 horas de su apresamiento, será gratificado con la mitad del valor de la presa, quedando la otra mitad al dueño primitivo del barco represado, y haciéndose esta división breve y sumariamente, á fin de moderar cuanto sea dable las costas. Pero si la represa se ha hecho pasadas las 24 horas del primer apresamiento será del corsario apresador todo el valor de él.

34. — Si alguna embarcacion se encontrare en la mar ó se presentare en nuestros puertos sin conocimientos de la carga, ú otros documentos, por los cuales constare á quien pertenezca, y sin gente de su propia tripulacion, se tomarán declaraciones separadamente á la del apresador, y á su capitan de las circunstancias en que la encontró, y se apoderó de élla. Se hará reconocer tambien la carga por inteligentes, y se practicarán las posibles diligencias para saber quien sea su dueño. En caso de no descubrirse éste, se inventariará el todo y se tendrá en depósito para restituirlo á quien dentro de un año justificare serlo como no haya un motivo para declararla buena presa, adjudicando siempre la 3.ª parte de su valor á los recobradores: no pareciendo el dueño dentro de dicho tiempo, se dividirán las dos terceras partes restantes, como bienes abandonados, en tres porciones de las cuales, una se adjudicará á los mismos recobradores, y las otras dos serán pertenecientes al erario.

35. — En cualquiera de los casos referidos, luego que el corsario detenga alguna embarcacion, tendrá cuidado de recoger todos sus papeles de cualquier especie que sean, tomando el escribano puntual razon de ellos, dando recibo de todos los substanciales al capitan ó maestre de la embarcacion detenida, y advirtiéndole no oculte alguno de cuantos tuviere, en inteligencia de que solo los que entonces presente, serán admitidos para juzgar la presa. Hecho esto el capitan del corsario cerrará y guardará los papeles en un saco ó paquete sellado, que deberá entregar al cabo de la presa, para que este lo haga al Gobierno. El capitan del corsario ó individuo de la tripulacion, que con cualquier fin que sea, ocultare, rompiere, ó extraviare alguno de dichos papeles, será castigado corporalmente segun lo exija el caso, con obligacion el primero de resarcir los daños, y la pena de diez años de presidio al segundo.

36 — Al mismo tiempo cuidará el capitan del corsario de hacer clavar las

escotillas de las embarcaciones detenidas, y sellarlas de modo que no puedan abrirse sin romper el sello; recogerá las llaves de las cámaras y otros parages haciendo guardar los géneros, que se hallaren sobre cubiertas, y tomará razon, cuando el tiempo lo permita, de todo lo que facilmente pueda extraviarse, para ponerlo á cargo del que se destinare á mandar la propia embarcacion.

37. — No se permitirá saqueo de los géneros que se encontraren sobre cubiertas, en cámaras, camarotes, y alojamientos de las tripulaciones, privándose absolutamente del derecho vulgarmente llamado del Pendolage, el cual solo podrá tolerarse en los casos de haberse resistido la embarcacion hasta esperar que fuese abordada, pero con el cuidado de evitar los desórdenes, que pueda producir la excesiva licencia.

38. — Cuando se conduzca la tripulacion de una embarcacion detenida abordo del corsario, tomará el escribano en presencia del capitan de éste, declaracion al de aquella, á su piloto, y demas individuos que convenga, acerca de la navegacion, carga, y demas circunstancias de su viage, poniendo por escrito todas las que puedan conducir á juzgar la presa, preguntándoles tambien si fuera de la carga que conste por los conocimientos, conducen alhajas ó géneros de valor á fin de dar las providencias convenientes para que no se oculten.

39. — Al cabo destinado para mandar la embarcacion detenida, se le dará noticia individual de lo que constare por estas declaraciones, haciéndole responsable de cuanto, por su culpa ú omision, faltare; y se declara que cualquier individuo que abriese sin licencia las escotillas selladas, arcas, fardos, pipas, sacas ó lacenas en que haya mercadería y géneros, no solo perderá la parte que debiera tocarle siendo declarada de buena presa, sino que se le formará causa, y castigará segun de ella resulte.

40. — Para determinar la legitimidad ó ilegitimidad de las presas, no han de admitirse otros papeles que los hallados y manifestados en sus bordos. Con todo, si faltando los documentos precisos para formar el juicio, se ofreciese su capitan á justificar haberlos perdido por accidente inevitable, señalará el tribunal término competente para dicho efecto, segun la brevedad con que deben determinarse estas causas.

41. — Si ántes de sentenciar la presa fuese necesario desembarcar el todo ó parte de la carga para evitar que se pierda, se abrirán las escotillas en presencia del comandante de Marina ó comision que nombre, y de los respectivos interesados que deberán concurrir á ádicho acto; y formando inventario de los géneros que se descarguen, se depositarán con intervencion del dependiente de rentas, que destine el Administrador de Aduana en persona de satisfaccion ó en almacenes, de los cuales tendrá una llave el capitán ó maestre de la embarcacion detenida.

42. — En caso que fuere preciso vender algunos géneros por no ser posible conservarlos, se celebrará la venta á presencia del capitan detenido en almoneda pública, con las solemnidades acostumbradas, y con la misma intervención del dependiente de rentas, poniéndose el producto en manos de persona abonada, para entregarlo á quien perteneciere, despues de sentenciada la presa.

43. — Ninguna persona de cualquiera grado ó condicion que sea, comprará sigilosamente, ni ocultará género alguno que conozca pertenecer á la presa ó embarcacion detenida, pena de restitucion y de multa del triplicado valor de los géneros ocultados ó comprados clandestinamente, y aún de castigo corporal segun lo exija el caso, y este conocimiento será privativo del juzgado de presas, como incidente de ellas.

44. — Si la embarcacion detenida no se diere judicialmente por buena presa, se restablecerá inmediatamente en posesion de ella al capitan ó dueño, con sus oficiales y gente, á quienes se restituirá todo cuanto les pertenezca sin retener la menor cosa. Se la proveerá del salvaconducto conveniente para que sin nueva detencion continue su viage, sin obligarla á la paga de los derechos de puerto, y al contrario se le satisfarán por el apresador, antes de su salida del puerto, los gastos, daños y perjuicios que se le hubieren causado, y reclamare en justicia; si se hallare comprendida en los casos prevenidos en los artículos 22 y 30. Pero no habrá lugar á semejante reclamacion si hubiere dado dicha

embarcacion justos motivos de sospecha, ú otros declarados en este reglamento, y por los cuales se le hubiere formado proceso lo que deberá precisamente constar de los autos que se han seguido en su consecuencia.

45. — Declarada la embarcacion detenida por de buena presa, se permitirá su libre uso á los apresadores despues de pagados los derechos debidos á la hacienda del Estado.

Del total valor que resulte de la venta de las presas hechas por buques de guerra, se harán dos porciones, la una de los tres quintos para la tripulacion y guarnicion, y la otra de dos quintos para la oficialidad. A ningun individuo sea de marina ú otro cuerpo, que se halle embarcado de transporte ó de pasage en los citados buques al tiempo del apresamiento, se le incluirá bajo pretesto alguno en el reparto, pero será obligacion del comandante del bagel, dar cuenta al gefe de marina, si algun individuo de los embarcados de transporte ó pasage, ha contraido mérito muy distinguido en la accion, para que si le pareciere justo mande se le dé parte correspondiente á su clase, como si hubiese sido de la dotación del buque.

46. — Por el presente reglamento provisional quedan sin valor alguno cualesquiera decretos, órdenes, ó reglamentos anteriores que se contrarien con este.

Dado en la fortaleza de Buenos Aires á 15 de Mayo de 1817. — Juan Martin de Pueyrredon. — Matias de Yrigoyen, secretario de la guerra y marina.

Es copia del original.

YRIGOYEN.

LEYES PENALES EXTENSIVAS A OFICIALES DE GUERRA.

Artículo 1 — El que arriare la bandera sin órden expresa del comandante, dada personal y directamente, ó disimulare é indugere á que así se verifique, sufrirá la pena de muerte; como tambien todo aquel que violantare al capitan á rendirse, ó promoviere la reunion de otros para concurrir á este atentado, que justificado por el comandante, como el haber sido inútiles sus esfuerzos de todas clases para mantener el órden y subordinacion, quedará exento del cargo.

2 — Por cualquiera pérdida marinera de un buque se pandrá en consejo de guerra á su comandante, que resultará libre del cargo si se justificáre haber sido irremediable á pesar de los medios regulares para evitar el fracaso; pero provándose malicia en el hecho, será sentenciado á muerte; si ignorancia, perderá el empleo; y si omision y falta de cuidado, se le impondrá ademas el tiempo de presidio que el consejo de guerra le señaláre.

3 — Si algun oficial ocultáre, rompiere ó extraviare, con cualquier fin ó motivo que sea, las cartas partidas, contratos de fletamento de las embarcaciones que se reconozcan, detengan ó apresen, y los conocimientos ó pólizas de su carga, ú otro instrumento relativo á ella, al buque, á su patron ó capitan, ó á la gente de su dotacion ó transporte, y cartas ú otros papeles que encuentren, será privado de su empleo. Este y mayor castigo, segun el caso lo pida, recaerá en el oficial que obligue á los capitanes y equipages de las embarcaciones que reconociesen á que le paguen cosa alguna, ó les haga voluntaria extorsion; procediéndose ademas de la privacion de empleo, á la pena de confiscacion con el que exija derechos ó contribucion.

4 — Expresamente se prohibe á todo gefe, de cualquier dignidad ó grado que sea, usar jamas con sus oficiales, ni con algun otro de sus súbditos palabra ó accion que pueda humillarlos, injuriarlos ó insultarlos, bajo la pena de ser declarado incapaz de mando.

5 — Al comandante, ó al oficial que maltratáre la gente de la tripulacion, ó guarnicion del bajel de su destino, ó violentamente la obligáre á emplearse en ejercicios serviles, que no sean de su instituto, lo sentenciará el consejo de guerra á suspension del empleo, y á mayor pena segun las circunstancias que hubiere ocasionado, si del maltratamiento resultare sedicion ó desercion con-

siderable, ademas de obligarle á la reparacion de los daños y pérdidas que hubiere injustamente ocasionado.

6 — Asimismo se prohibe á todos los oficiales tomar las armas unos contra otros abordo ó en tierra, pena de ser privados de sus empleos, y de muerte contra el que se justificare agresor.

7 — Cuando la inconsideracion de algunos comandantes de los bageles, de cuerpos ó destacamentos diere márgen para que alguno de ellos anime á sus súbditos á que obren ofensivamente contra los de otro bagel ó cuerpo, se prohibe á los oficiales, soldados y marineros que obedezcan, pena de ser diezmados para perder la vida; y el comandante del bagel, cuerpo ó destacamento sufrirá el mismo castigo, si con su gente obrare ofensivamente contra la de otros, conocidos por tales.

8 — Cualquiera de los comandantes de un buque, estando sobre cubierta, corregirá los defectos, así en la maniobra, como en la disciplina y policia en que incurriere el oficial de guardia; y este le obedecerá, pena de ser castigado por insubordinacion. Por igual motivo será penado todo oficial que no obedeciere la órden de arresto dada por cualquier otro de superior grado, el que deberá dar inmediatamente cuenta á su comandante.

9 — Ningun comandante puede castigar corporalmente á oficiales de guerra, ni á los de la clase de mayores ó de mar fijos, ni á los sargentos, sino con arresto ó prision proporcionada á sus clases; bien que en caso de desobediencia podrá suspender del empleo á todo el que no fuere oficial de guerra, dando parte al comandante en gefe para que el delincuente sea examinado en consejo de guerra; lo mismo que siempre que se cometan crímenes que deban juzgarse por este tribunal.

10. — Ningun buque corsario hará ni recibirá saludo, sin su propia bandera, ni combatirá con bandera falsa, penan de privacion de empleo al oficial que le mande, y de mayor castigo si conviniere.

Penas por delitos comunes a tropa y marinería embarcada

Artículo 1 — Todo oficial de mar, sargento, cabo o soldado de marina y del ejército, tropa de artillería y gente de mar, debe obedecer a los oficiales de guerra de la armada y del ejército con quienes están empleados en todo lo que les manden perteneciente al servicio siendo de su profesion, pena de la vida.

2. — El oficial de mar, ó marinero de cualquier clase, el soldado, cabo, ó sargento que maltratare de obra á cualquier oficial de guerra á bordo ó en tierra, ó lo amenazase poniendo mano á la espada ú otra arma contra él, ó levantare la mano para herirle, aun ejecutándolo por haber sido maltratado por el oficial, será castigado con pena de la mano cortada, y en seguida con la de horca.

3. — Cuando los soldados ó marineros á bordo ó en tierra tuvieren las armas en las manos para reñir, y que algun oficial de guerra les diga que se separen, estarán obligados á ejecutarlo inmediatamente, pena de ser puestos en consejo de guerra; el cual podrá segun las circunstancias extender la sentencia hasta la de muerte; y si á bordo se dispusiese algun hombre de tropa ó de mar á hacer resistencia contra el sargento ó cabo de escuadra de guardia, se condenará á diez años de presidio, y á muerte si hiciere armas contra ellos; igualmente que todos los cómplices de cualquiera jurisdiccion que sean: como tambien todo aquel que incitase á quimera, ó pendencia, suscitada á bordo entre las tripulaciones ó guarniciones, llamáse á otros para que acudan á sostenerla; diese voces ó ejecutase accion inductiva á sedicion ó á motin, será sentenciado á muerte; y asi mismo el que en cualquiera ocasion amotinase la gente de un buque, ocasionando desobediencia, ó excitando á resistir á los oficiales, será ahorcado; y si alguno echare mano á las armas á bordo ó en tierra para favorecer el motin, se le cortará la mano.

4. — Todo súbdito de cualquiera calidad que fuese, que faltare al debido

respeto á sus superiores, bien sea con razones descompuestas, ó con insulto, amenaza ú obra, se pondrá irremisiblemente en consejo de guerra, aun siendo en caso no señalado expresamente en este reglamento, en el cual juzgará ese tribunal la pena que corresponda á las circunstancias de la culpa, y calidad del superior y del inferior, pudiendo agravarla hasta la de muerte, y en precaucion de estos lances desapacibles se encarga á los superiores que cuando reprendan y reconvengan á sus súbditos, no se excedan en términos que verifiquen mal trato pues todo abuso de autoridad será castigado severamente.

5. — Todo individuo de la tripulacion ó guarnicion deberá recibir el dinero ó racion con que se le socorre en el dia, en atencion á que si no se le dá el todo que por ordenanza le corresponde, habrá motivos que lo embaracen, y siempre le queda recurso para satisfacción del agravio que rezelare; por lo que si alguno lo rehusáre será castigado, y aun con pena de muerte si se valiese de palabras ó demostraciones sediciosas que puedan ser causa de motin.

6. — Tendrá facultad todo individuo de la dotacion de los buques para presentar con sumision á los comandantes de ellos cualquier queja que pudiese ocurrirles, y para elevarla, en caso de no ser atendida en justicia, al comandante general de marina a quien corresponde; pero si se quejase infundadamente de sus superiores, ó manifestase en el modo insubordinacion, será castigado con severidad: y si suscitare alboroto sufrirá el castigo que considere justo el consejo de guerra: teniéndose entendido que cuando los soldados ú hombres de la mar de la tripulacion tuvieren que representar sobre pagas, víveres, mal tratamiento ú otros asuntos, diputarán cuatro ó cinco que con el mayor respecto presenten la queja al comandante de su buque, á cuya disposicion se sujetarán pena de la vida; en inteligencia de que se les dará satisfaccion siempre que éste les haya hecho agravio ó extorsion.

7. — Todos los cómplices en levantamiento ó rebelion, sea el que fuere el motivo que aleguen, echarán suertes para que de cada diez uno sea ahorcado, y los primeros factores, como los que se hubieren puesto á la cabeza de los amotinados, y los que hayan sido instrumentos de formar ó mantener la sedicion serán ahorcados en cualquier número que sean, sin excepcion de persona, aunque no tenga plaza en el servicio, y vaya solo de pasagero; y si en un buque suelto hubiere habido motin ó levantamiento, y su comandante juzgase indispensable á su seguridad sucesiva el pronto castigo de algunos cabezas de él mandará formar inmediatamente proceso por uno de sus oficiales, ó por el contador del buque, si pareciese conveniente, para que haya mayor número de jueces en el consejo de guerra que celebrará con todos sus oficiales y con las formalidades ordinarias, y hará ejecutar la sentencia que resultare. Si el motin sucediere á vista del enemigo ó en otro lance urgente en que convenga atajarlo, consultará el capitan con sus oficiales sobre la determinacion que deba tomar; pero si el caso es tal que no dá lugar á esta consulta, prenderán los oficiales algunos de los sediciosos; y si se resistieren á nombrar prontamente los autores, se les hará echar suertes para ser pasados por las armas.

8. — A juicio del consejo de guerra sufrirá la muerte ó la pena que hallase justa este tribunal cualquier individuo que sabedor de algun designio de perfidia ó de motin, lo ocultare, ó expresiones tumultuarias que otro hubiese proferido en menoscabo del servicio, ó cualesquiera palabras ó conato con direccion a trastornar el órden y la obediencia, y no lo descubriese por sí mismo al comandante, ó si presenciando alguna sedicion ó motin no se esforzase por todos los medios posibles á sosegarlo.

9. — El que, estando su bagel empeñado en combate, desamparase cobardemente su puesto con el fin de esconderse, será condenado á muerte; la misma pena sufrirá el que en la acción, ó antes de empezarla, levantase el grito pidiendo que cese, ó no se emprenda, y el que arriare la bandera sin órden expresa del comandante, dada personal y directamente, ó disimulase ó indugese á que así se verifique, aunque no tenga plaza á bordo, y vaya solo de pasagero; y cualquiera que en estas ocasiones viere ú oyere á alguno que incite á los demás á que se opongan á la resolucion del comandante, y no le dé parte sin dilacion, ó al oficial, sargento de artilleria ó de batallones que se

halláre mas cercano ó si en combate ó naufragio estando la lancha ó botes en el agua, sus patrones se desatracaren sin órden del comandante, desamparando el buque, incurrirán en la misma pena: pero si estos justificaren haber sido violentados por sus tripulaciones quedarán libres de cargo y tendrán pena de muerte los que cooperaren á esta violencia.

10. — En faenas grandes de levarse, dar fondo, amarrarse el buque, de prepararse á combate, en caso de peligro por temporal ú otro accidente ha de considerarse de guardia toda la oficialidad, guarnicion y tripulacion, y si algun hombre de tropa ó de marineria faltase á su puesto, en semejantes ocasiones ó en las de su guardia ordinaria, se pondrá durante toda la siguiente sobre un estay con dos palanquetas á los pies, ó se castigará con privacion de vino, por algunos dias, siendo de la marineria; pero si fuere individuo de tropa, se le dará castigo igualmente con privacion de vino, ó con cepo ó grillos si se separa de los parages señalados, estando de guardia ó de faccion; debiéndose á unos y á otros pasarse frecuentes listas de dia y de noche, para precaver ó encontrar su falta, y castigarla.

11. — Si barado el bagel acosado de enemigos, determináre su comandante defenderle, se impondrá pena de la vida al que sin orden expresa lo desamparase; pero barado el buque en la costa por temporal ú otro accidente, se condenará al que saliere de su bordo sin orden del comandante, á 10 años de presidio; y el que en naufragio, incendio ú otro conflicto en que pueda hallarse el buque, faltáre del puesto sin necesidad grave, ó avandonáre el trabajo á que le hayan destinado sus superiores, será sentenciado por el consejo de guerra, á proporcion de las resultas de su desobediencia, á la pena correspondiente que segun las circunstancias podrá extenderse hasta la de muerte.

12. — El que maliciosamente pegase ó ayudase á pegar fuego á algun buque, ó almacen: el que cortase los cables con el fin de que se pierda el bagel, perderá la vida: y todos los cómplices en estos delitos, aunque no sean de la jurisdiccion de marina, serán juzgados y condenados por su consejo de guerra: se sentenciará tambien á muerte al que solicitase la pérdida del buque, dándole barreno, descalzando costura de su fondo, cortando ó despasando maliciosamente cabos principales, estando empeñado en combate, en la costa ó entre bajos; y se impondrá la misma pena al timonel que hubiere ocasionado la pérdida del buque, por no haber seguido el rumbo mandado por su comandante ú oficial de guardia: asi mismo se juzgará en consejo de guerra, á proporcion de la malicia que se averiguare y de las resultas, el que con barreno ó de otro modo vaciase maliciosamente parte de la aguada del buque, de suerte que ponga en riesgo grave á su tripulación; y al que hiciere con los víveres mezclas indebidas, de que redunden enfermedades en los equipages, ó atraso en la expedicion.

13. — Si por ocasion de disputa entre oficiales ó comandantes de bageles, cuerpos ó destacamentos en tierra ó abordo sucediere que alguno de ellos dé motivo para animar á los que mandan á que obren ofensivamente contra los de otro bagel ó cuerpo, serán diezmados para perder la vida los individuos de tropa ó de mar que en estos casos obedecieren.

14. — Cualquier individuo del buque que de caso pensado matase ó hiriese á otro gravemente, será castigado de muerte, como el que diere con ventaja ó alevosia una herida grave de que resulte morir el herido; pero si no muriese, se impondrá por el consejo de guerra al agresor la pena de 10 años de presidio, siendo grave la herida; y si fuese leve, la pena proporcionada á las circunstancias.

15. — El que abordo sacare el cuchillo ú otra arma para herir á alguno, será condenado á sufrir inmediatamente, comprobado el hecho, veinticinco palos siendo individuo de tropa, y si de mar, igual número de revencazos en las espaldas, aunque no llegue á efectuarse la herida; pero verificada ésta, se le impondrá por el consejo de guerra la pena correspondiente á que no perjudicará ninguna de las ejecutivas de que se trata en este y otros artículos; y deberán aplicarse, justificado el caso por sumaria, á mas de que ha de pagar

el agresor los gastos de la curacion, y el de subsanar los jornales ó sueldos del herido en ese tiempo.

16. — Cualquiera que abordo hiciere armas contra algun centinela, ó se valiese de piedra, palo ó manos para atropellarla, será condenado á muerte; y si fuere paisano, será juzgado por el consejo de guerra de oficiales, con inhibicion del tribunal á quien competa; bien entendido, que todo centinela que descubriese en alguno el intento de insultarlo ó atropellarlo, le advertirá que se modere, gritando á su cabo para que dé parte al oficial de guardia; y si no obstante continuase el designio manifestado de forzar la centinela ó atropellarla de cualquiera manera que sea, usará de su arma.

17. — El que abordo ó en tierra desafiare ó aceptare desafio ó satisfacciones privadas, estará á lo dispuesto en las pracmáticas sobre esta materia.

18. — Se pondrá en el cepo por cuatro dias á pan y agua al que se embriague: y si fuere frecuente en el vicio se le quitará la racion de vino hasta que se enmiende, dándole cada vez que reincida seis zambullidas en el agua desde el penol de la verga mayor.

19. — A todo individuo de mar se prohibe que oculte, rompa ó extravie, con cualquier fin que sea, las cartas, partidas de fletamento, polizas ó conocimientos de la carga, patente de navegacion, ni algun otro documento de las embarcaciones que reconozcan, detengan ó apresen, pena de diez años de presidio á los oficiales de mar é individuos de tropa y marineria, y privacion de empleo á cualquier otro: asi mismo se prohibe que se obligue á los capitanes y equipage de las embarcaciones que se reconociesen á que les contribuyan en cosa alguna ó se les haga extorsion, pena de pribacion de empleo ó de castigo ejemplar que se extenderá hasta el de muerte, segun el caso lo pida y lo estime justo el consejo de guerra.

20. — El que sin licencia del oficial de la presa, ó de embarcacion detenida, y marinada abriese en ella escotilla sellada, arca, fardo, pipa, saco ó alacena en que haya géneros, perderá la parte que le corresponda de presa, si lo fuese, y los sueldos de toda la campaña; se le formará causa como á ladron, y se le condenará por el consejo de guerra segun resulte á presidio: juzgándose por el mismo tribunal al que despojase de sus vestidos á alguno de los individuos de la presa, los robase ó maltratase de modo alguno.

21. — Será responsable el encargado de la presa de lo que por su culpa ú omision faltase y se le hubiere entregado, bajo la pena de privacion de empleo, y de la parte de presa que le corresponda, y ademas se le confiscará cuanto usurpe á todo el que exija derechos ó contribucion, ó se apropie mercaderias ú otros efectos de la presa, ni aun con el pretesto de recompensarse las diligencias en que se hubiere empleado relativas á ella.

22. — Ninguna persona de cualquier grado ó condicion que sea deberá comprar ú ocultar género alguno que conozca pertenecer á presa, antes de haber sido juzgada por buena, pena de restitucion, y de multa de tres tantos del valor de los géneros comprados ú ocultados, y aun de castigo corporal si lo exigiere el caso.

23. — Los castigos de retencion de vino, cepo, grillos, cadena, baquetas, y cañon de que hablan los artículos anteriores, podrán providenciarse por los comandantes de corsarios solo en la mar, y no en puerto, en donde su imposicion corresponde privativamente al gefe de marina.

24. — Los azotes que se entienden bajo el nombre de cañon se darán solamente con rebenque ó mogel del menor grueso, como bastaria para tomar un rizo al juanete de un navio; pero no podrá verificarse tal castigo sino á presencia del oficial que el comandante destine é instruya del grado de rigor con que se deba ejecutar en proporcion con la culpa; y el hombre de mar que mandado por el contramaestre ó guardián reusare amarrar al delincunte, ó tomar el rebenque ó mogel para azotarle sufrirá la misma pena que él.

ORDENANZA DE S. M. QUE PRESCRIBE LAS REGLAS CON QUE SE HA DE HACER EL CORSO DE PARTICULARES CONTRA LOS ENEMIGOS DE LA CORONA

El Rey.

Los paternales cuidados con que siempre he procurado el bien de mis Vasallos, la justa satisfacción que exige el decoro de mi Corona, y el sincero deseo de procurar por todos los medios posibles, que cesen los funestos desórdenes que produce en la Europa una guerra larga y sanguinaria, me obligan, contra mi natural inclinacion a la paz, y el mas constante anhelo de mantener la mejor armonía con los Príncipes mis vecinos, á tomar parte en el que solo tiene por objeto coadyuvar á los ocultos fines de una Nacion tan orgullosa, como obstinada en sostener á toda costa su prepotencia marítima, valiéndome para ello de quantos medios dicta la experiencia; y siendo uno de estos la conservacion de los bienes de mis Súbditos, cuya navegación y comercio se verá expuesta a los insultos de los Armamentos y Corsarios enemigos; he tenido por conveniente usar de igual arbitrio, promoviendo y fomentando el Corso particular en todos los mares, y auxiliando á todos y á qualesquiera Individuos que se hallen establecidos en mis Dominios para que puedan hacerlo baxo aquellas leyes que autorizan el Derecho comun, y las costumbres recibidas entre las Naciones Cultas, que en las actuales circunstancias reduzco á una ordenanza, cuyos artículos son los siguientes.

Recurso que deberán hacer los que quieran armar en Corso.

Artículo I. — El Vasallo mio que quisiere armar en Corso contra enemigos de mi Corona, ha de recurrir al Comandante militar de Marina de la Provincia donde pretendiere armar, para obtener permiso con Patente formal que le habilite ha este fin, explicando en la instancia la clase de embarcacion que tuviere destinada, su porte, armas, pertrechos y gente de dotacion, así como las fianzas abonadas que ofreciere para seguridad de su conducta, y puntual observancia de quanto en esta Ordenanza se previene, de no cometer hostilidad, ni ocasionar daño á mis Vasallos, ni á los de otros Príncipes ó Estados que no tengan guerra con mi Corona. Satisfecho el mi Comandante de las Fianzas, que por mayor suma se fixarán en sesenta mil reales de vellon, y que á prudente juicio pueden moderarse con respecto á la entidad de la embarcacion Corsaria, le entregará la Patente, y no teniéndola, la pedirá para hacerlo al Capitan general del Departamento, ó bien á mi Secretario del Despacho de Marina, segun las órdenes con que se halle.

Auxilios que les franquearán los Comandantes militares de Marina de los puertos.

II. — Concedido el permiso para armar en Corso, facilitará el Comandante militar de Marina la pronta habilitacion del buque por todos los medios que dependan de sus facultades, consintiéndole que reciba toda la gente que quisiere, á reserva de la que estuviere embargada para mi servicio, ó actualmente en él; con prevencion de que solo pueda llevar la quarta parte de la matriculada, y que las otras tres sean de individuos hábiles, y bien dispuestos para el manejo de las armas. Concluida la habilitacion, entregará al Capitan copia de esta Ordenanza y de las prevenciones que se le comunicaren por la Via reservada de Marina, sobre el modo con que deba comportarse en algunos casos con las embarcaciones neutrales, especialmente con las de las Naciones cuyas Banderas gozaren de inmunidades, ó privilegios fundados en los tratados, ó convenios hechos con ellas, para su puntual observancia en la parte que le tocare.

III. — Para el mas pronto apresto de los tales armamentos, es mi voluntad, que si los Armadores y Corsarios pidieren artillería, armas, pólvora y otras municiones, por no hallarlas en otros parages, se les franqueen de mis Arsenales y Almacenes á costo y costas, con tal que no hagan falta para los baxeles de mi Armada, y que si no pudieren pagar al contado, se les conceda un plazo de seis meses para satisfacer su importe, haciendo ántes constar la existencia del buque, y todo lo demas preciso para su habilitacion, y dando fianza competente del valor de las municiones que se les suministren. Si concluido su Corso, ó el referido plazo, las devolviesen en todo ó en parte, se recibirán sin cargarles mas que las que hubieren consumido; y si naufragare ó fuere apresada la embarcacion, quedarán libres de responsabilidad, y de la fianza, presentando justificacion que no dexe duda de la pérdida ó apresamiento.

Fueros y gracias que se conce-

IV. — Se reputarán los servicios que hicieren los Xefes y Cabos de dichas embarcaciones durante el tiempo que se dediquen al Corso, como si los executasen

den á los que se empleen en el Corso.

en mi Real Armada; y á los que sobresalieren en acciones señaladas, se les concederán recompensas particulares, como son privilegios de nobleza, pensiones, empleos y grados militares, segun las fuerzas de los baxeles de guerra ó Corsarios enemigos que apresaren, y la naturaleza de los combates que sostuvieren.

V. — La gente de la tripulacion de las propias embarcaciones, que no fuere matriculada, gozará el fuero de Marina mientras estuviere sirviendo en ellas, y podrá usar á bordo solamente de pistolas y otras armas propias de su exercicio.

VI. — Los individuos de dichas tripulaciones Corsarias, que por heridas recibidas en sus combates quedáren inválidos, serán atendidos para el goce de ellos, conforme á las propuestas que los Capitanes y Comandantes de los buques harán al propio fin á los Capitanes generales de los respectivos Departamentos, que las pasarán á mi noticia con expresion de las circunstancias de los interesados, y del asiento que tuvieren formado en las Contadurias de Marina, si son matriculados, ó de la clase en que servian para el Corso, si no lo fueren; y tambien concederé pensiones á las viudas de muertos en semejantes combates.

Premios que se les señala por las presas y prisioneros que hicieren.

VII. — Para mayor estímulo de los que se emplearen en hacer el Corso, mando, que ademas de las embarcaciones apresadas, sus aparejos, pertrechos, artillería y carga, que enteramente han de percibir, se les abone por la Tesorería de Marina del Departamento respectivo las gratificaciones siguientes.

	Reales de vellón
Por cada cañon del calibre de á 12, ó mayor tomado en baxel de guerra enemigo.	1.200
Por cada cañon de 4 á 12 idem.	800
Por cada prisionero hecho en los buques de guerra.	200
Si las embarcaciones fueren Corsarias, por cada cañon de á 12, ó mayor calibre.	900
En las mismas por cada uno de 4 á 12.	600
Por cada prisionero.	160
En los baxeles mercantes por cada cañon de á 12, ó mayor calibre	600
Por cada uno desde 4 á 12.	400
Por cada prisionero.	120

VIII. — Estas gratificaciones se aumentarán una quarta parte siempre que el baxel de guerra, ó Corsario enemigo, halla sido apresado al abordage, ó tuviere mayor número de cañones que el Corsario apresador, y tambien quando concurra una de estas circunstancias en el combate, y ser el buque enemigo armado en guerra y mercancia.

IX. — Para el abono de prisioneros se hará la cuenta por el número efectivo de hombres que existian ántes de empezar el combate, justificándolo por el rol ó lista del equipage, y por las declaraciones del Capitan y demas individuos de la embarcacion apresada; y por el inventario de pertrechos se acreditará el número y calibres de los cañones tomados.

X. — Del total valor que resulte de la venta de las presas hechas por buques de guerra se harán dos porciones, la una de tres quintos para la tripulacion y guarnicion y la otra de dos quintos para la oficialidad. Y mando que á ningun individuo, sea de Marina ó de otro Cuerpo, que se halle embarcado de transporte ó de pasage en los citados buques al tiempo del apresamiento, se le incluya baxo pretexto alguno en el reparto; pero será obligacion del Comandante del baxel dar cuenta al Xefe de Marina del parage donde se haga la distribución de la presa, si algun individuo de los embarcados de transporte ó pasage ha contraido mérito muy distinguido en la acción, para que si le pareciere justo mande se le dé la parte de presa correspondiente á su clase, como si hubiese sido de la dotación del buque.

Juzgados a que estarán sujetas las causas de los apresamientos.

XI. — El conocimiento de las presas que los Corsarios conduxeren ó remitieren á los Puertos, pertenecerá privativa y absolutamente á los Comandantes Militares de Marina de las Provincias, con asistencia de sus Asesores, é inhibición de los Capitanes ó Comandantes generales de las Provincias, de las Audiencias, Intendentes de Exército, Corregidores y Justicias ordinarias, á quienes prohibo toda intervención directa ó indirecta sobre esta materia. Pero en lo relativo á buques enemigos, que por temporal ú otro accidente se rindan á Castillo, Torre, Fortaleza ó Destacamento de las Costas, conocerá el Gobernador ó Comandante militar de la Jurisdiccion del distrito baxo las reglas que se prescriben en esta ordenanza.

XII. — Si las presas fueren conducidas á la Capital del Departamento, conocerá de ellas y de todas sus incidencias la Junta establecida en él, con asistencia del Auditor; y si hubiere discordia, remitirá los autos á mi Consejo de Guerra, con noticia de las partes.

Cómo se procederá por dichos Juzgados y sus Comandantes en estas causas y su responsabilidad.

XIII. — Luego que la presa haya sido conducida á Puerto, el Comandante militar de Marina examinará sin la menor dilación, y con preferencia á toda otra diligencia (con asistencia de su Asesor, y si fuera necesario con la de un intérprete de la lengua ó Nacion á quien pertenezca) los papeles que se hubieren encontrado en ella, y fueren presentados por el Apresador, así como si ha arreglado este su conducta á lo prevenido en el artículo XLI de esta Ordenanza para acreditar debidamente la identidad de tales documentos. No hallando cumplida en esta parte la disposición del artículo impondrá al Corsario por la primera vez la multa de dos cientos ducados aplicados al Real Fisco, y por la segunda le recogerá la Patente, declarándole inhábil para hacer Corso. Verificado este examen, podrá oir en sumario á las partes sobre los cargos que puedan hacerse recíprocamente, y en su conseqüencia declarará dicho Comandante comparecer de su Asesor, dentro de veinte y quatro horas, ó antes si fuere posible, si es buena ó mala presa ó si hay ó no lugar para su detención, con arreglo á los artículos de esta Ordenanza. Si se ofreciere alguna duda ó reparo que obligase á suspender ó retardar esta declaracion, podrá dilatarse el tiempo preciso para las diligencias ó averiguaciones que convengan practicar, por no faltar en cosa alguna á la escrupulosa atención con que debe procederse al referido exámen.

XIV. — Resultando de dicho exámen no ser legítima la presa, ó no haber lugar para su detención, se pondrá incontinente en libertad, sin causarla el menor gasto, pues es mi voluntad que no se le cobre derecho alguno de ancorage, visita de sanidad y demas á que pudieran estar sugetos los demas buques de comercio. Y si baxo de este ó otro pretexto se la detuviere mas tiempo, serán de cargo de los causantes de esta nueva detención los daños y perjuicios que resultaren á los propietarios.

XV. — Si el Corsario apresador no estuviere satisfecho de la declaración del Comandante militar de la Provincia, y quisiere seguir la instancia, se le admitirá la demanda, precediendo la competente fianza que deberá dar á satisfacción del Capitan apresado ántes de comenzar los autos para responder á este de los daños y perjuicios que por razon de estarías, averías y deterioración del buque y de la carga, pérdida de tiempo y fletes, y demas ocurrencias, reclamare contra dicho apresador despues de confirmada la primer sentencia dada sumariamente en vista de los papeles recogidos. Estos perjuicios, con las costas del proceso, los deberá pagar este último al Capitan apresado ántes de su salida del puerto; y si no se hallare en estado de hacer dicho pago, se recurrirá á la fianza, ó al fiador que hubiese dado, obligándole á lo mismo, sin otra formalidad ni espera, con todo el rigor de las leyes. Los Comandantes militares de Marina de las Provincias y sus Asesores, serán responsables de la falta de cumplimiento de lo prevenido en este artículo y en los anteriores; y lo mismo se entenderá con las Juntas de los Departamentos, cuyos Auditores deberán responder principalmente de las providencias que en esta parte tomaren á consulta suya las propias Juntas.

XVI. — En caso que por dicha sentencia sumaria se declare ser legítima la presa, se procederá desde luego á justificar legalmente las causas que interviniéron para hacerla, oyendo á las partes en juicio contradictorio, el qual se ha de sustanciar y determinar en el preciso término de quince días sin admitir baxo ningun pretexto las pruebas de nuevos papeles y documentos, que sin embargo de hallarse expresamente prohibidos por Ordenanzas, se han introducido á veces en estos juicios baxo el especioso título de comprobantes.

Apelación al supremo Consejo de la Guerra de las sentencias de los Juzgados de Marina.

XVII. — De las sentencias de los Comandantes militares de los Puertos podrán apelar las partes á la Junta del Departamento, y de ella á mi Consejo de la Guerra, ó bien á este mismo Tribunal, en derechura, segun mas les conviniere; y lo mismo podrán practicar en apelacion de las sentencias en primera instancia de la Junta del Departamento. Pero de las que se cumplieren en el primer Juzgado sin apelacion, dará el Comandante puntual noticia á la Junta por medio del Capitan general, con remision de los autos en que las hubiere fundado, para que se archive todo en la Contaduría del Departamento.

Penas contra los empleados que reciban estipendio en juicio de presas.

XVIII. — Ningun individuo que goce sueldo por Marina, ha de exigir estipendio ó contribucion por las diligencias en que se hubiere empleado en el Juzgado de presas; y se les prohibe se adjudiquen ó apropien mercaderías ú otros efectos de ellas, pena de confiscacion, y de privacion de empleo.

Facultades de Corsarios, y conducta que deberán observar con las embarcaciones de comercio y otras que se encuentren en la mar; y penas contra los excesos que se cometieren con ellas y sus Tripulaciones.

XIX. — Los baxeles armados en Corso podrán reconocer las embarcaciones de comercio de qualquiera Nacion, obligandolas á que manifiesten sus Patentes y Pasaportes, escrituras de pertenencia y contratas de fletamento con los diarios de navegacion, y roles, ó listas de las tripulaciones y pasageros. Esta averiguacion se executará sin usar de violencia, ni ocasionar perjuicios ó atraso considerable á las embarcaciones, pasando á reconocerlas á su bordo, ó haciendo venir al Patron ó Capitan con los papeles expresados, los quales se examinarán con cuidado por el Capitan del Corsario, ó por el Intérprete que llevare á su bordo para estos casos; y no habiendo causas para detenerlo mas tiempo, se las dexára continuar libremente su navegación. Si alguna resistiere á sujetarse á este regular exámen, podrá obligarla por la fuerza; pero en ningún caso podrán los Oficiales é Individuos de las tripulaciones de los Corsarios exigir contribucion alguna de los Capitanes, marineros y pasageros de las embarcaciones que reconozcan, ni hacerles, ó permitir que les hagan extorsion, ó violencia de qualquiera clase, pena de ser castigados exemplarmente, extendiendo el castigo hasta la de muerte, segun la gravedad de los casos.

XX. — Si por el exámen de los papeles referidos, ú otros que se le presentaren, resultare alguna sospecha de pertenecer á enemigos la embarcacion ó su carga, ó de componerse esta de algunos géneros prohibidos, de que se hará mencion mas adelante; ó bien si por falta de Intérprete ó de alguna persona que entienda el contenido de dichos papeles, no pudiese hacer el exámen de ellos, como se previene en el artículo anterior, podrá el Corsario conducir la embarcacion al puerto mas cercano, donde no se la detendrá sino el tiempo preciso para dicho exámen y averiguacion en la forma prescripta en el artículo XIII de esta Ordenanza.

Quáles embarcaciones dexarán navegar libremente sin la menor detención, y penas contra los contraventores.

XXI. — Se dexarán navegar libremente, y sin la menor detencion á las embarcaciones, cuyos Capitanes presentaren de buena fé todos sus papeles, y constare por ellos la propiedad neutral de las mismas, y de sus cargas, aunque sean destinadas para puertos enemigos, con tal que estos no estén bloqueados, y que aquellas no conduzcan géneros prohibidos y reputados de contrabando y con tal que los enemigos observen la misma conducta con los buques y efectos neutros.

XXII. — Si en estos, y otros casos fueren detenidas las embarcaciones pertenecientes á Vasallos mios, ó Naciones aliadas, y neutrales, y conducidas á puertos diferentes de sus destinos contra las reglas expresadas, y sin haber dado justa causa á ello por sus rumbos, papeles, resistencias, fugas sospechosas, calidad de sus cargas, y demas legítimas razones fundadas en tratados y costumbre general de las Naciones; serán condenados los Corsarios que causaren la detencion á la paga de estarías, y de todos los daños, perjuicios y costas causadas á la embarcacion detenida, con arreglo á los artículos XIV y XV de esta Ordenanza; y si los baxeles que hubieren causado el daño fueren de mi Armada darán cuenta inmediatamente las Juntas ó Jueces de Marina, con justificación y su dictámen, por la Secretaría del Despacho de ella, para que yo resuelva la indemnizacion, y lo demás que corresponda para corregir el daño, y evitarlo en lo futuro.

Qué buques deberán considerarse como sospechosos, y ser conducidos a los Puertos para su examen.

XXIII. — Deberá ser detenida toda embarcacion de fábrica enemiga, ó que hubiese pertenecido á enemigos, como el Capitán ó Maestre no manifieste escritura auténtica que asegure la propieedad neutral. Tambien se detendrá el buque, cuyo Dueño ó Capitan que le mande fuere de Nación enemiga, conduciéndole á Puertos de mis Dominios para que se reconozca si debe, ó no darse por buena presa, en cumplimiento de las órdenes que á este fin hubiere Yo expedido.

XXIV. — Igualmente se detendrá toda embarcacion que con destino lleve á su bordo oficiales de guerra enemigos, Maestre, Sobrecargo, Administrador, ó Mercader de Nacion enemiga, ó que de ella se componga mas de la tercera parte de su tripulacion, á fin de que en el Puerto á que sea conducida, se examinen los motivos que obligáron á servirse de esta gente, y segun ellos, y las órdenes dadas, se determine lo que deba practicarse.

XXV. — Las embarcaciones en cuyo bordo se hallasen géneros, mercaderías y

efectos pertenecientes á enemigo, se conducirán de la misma suerte á Puertos de mis Dominios, i se detendrán en él hasta que se haga constar que no niegan la inmunidad, y que antes bien la observan los mismos enemigos á quienes perteneciesen los efectos detenidos; pero si no lo justificasen serán declarados de buena presa, y se dexarán libres todos los demas que pudiese haber en el mismo buque de pertenencia neutra.

XXVI. — Quando los Capitanes de las embarcaciones en que se hallaren algunos efectos de enemigos, declaren de buena fé que lo son, se executará su transbordo sin interrumpirles su navegacion, ni detenerlos mas tiempo que el necesario, permitiendolo la seguridad de la embarcacion; y en el expresado caso se dará á dichos Capitanes recibos de los efectos que se transborden, explicando en él todas las circunstancias que ocurran; y no pudiéndose pagarles en efectivo el flete que les corresponda por dichos efectos hasta el parage de su destino, con arreglo á los conocimientos ó á las contratas de fletamento, se les firmará un pagaré ó libranza de su importe á cargo del Armador ó Dueño del Corsario, que estará obligado á satisfacerlo á su presentacion. Si el buque apresador fuese de mi Real Armada, la libranza por el importe del flete se hará contra el Intendente del Departamento, á quien correspondiere; y dando este aviso de ello por la Via reservada de Marina, se tomarán las providencias que convengan para su pago; pero si se verificase que dichos efectos pertenecen á enemigos de mi Corona, segun lo que resultase del proceso que se formará, y substanciará en la manera acostumbrada en los Juzgados de Marina, quedará declarados por de buena presa.

Quales se han de considerar de buena presa.

XXVII. — Las embarcaciones que se encontraren navegando sin Patente legítima de Principe, República, ó Estado que tenga facultad de expedirla, serán detenidas, así como las que pelearen con otra bandera que la del Príncipe ó Estado de quien fuere su Patente, y las que la tuvieren de diversos Príncipes y Estados; declarándose unas y otras de buena presa, y en caso de estar armadas en guerra, sus Cabos y Oficiales serán tenidos por Piratas.

XXVIII. — Serán de buena presa las embarcaciones de Piratas, y levantados, con todos los efectos de su pertenencia que se encontraren en sus bordos; pero los que se justificase pertenecer á sugetos que no hubiesen contribuido directa ó indirectamente á la piratería, ni sean enemigos de mi Corona, se les devolverán si los reclamaren dentro de un año y un dia despues de la declaracion de la presa; descontando una tercera parte de su valor para gratificacion de los apresadores.

XXIX. — No siendo lícito á mis Vasallos armar en guerra embarcacion alguna sin mi licencia, ni admitir á este fin Patente o Comision de otro Príncipe, ó Estado, aunque sea aliado mio: qualquiera que se encontrare corriendo el mar con semejantes despachos, ó sin alguno, será de buena presa, y su Capitan ó Patron castigado como Pirata.

XXX. — Toda embarcacion de qualquiera especie armada en guerra ó mercancía, que navegue con bandera, ó Patente de Príncipes, ó Estados enemigos, será buena presa con todos los efectos que á bordo tuviere, aunque pertenezcan á Vasallos mios, en caso de haberlos embarcados despues de la declaracion de guerra, y de pasado el tiempo suficiente para poder tener noticia de ella.

XXXI. — La embarcacion de comercio, de qualquiera Nacion que sea, que hiciese alguna defensa despues que el Corsario hubiese asegurado su bandera, será declarada de buena presa á menos que su Capitan justifique haberle dado el Corsario fundado motivo para resistirle.

XXXII. —Qualquiera embarcacion que careciese de los papeles que se expresan en el artículo XIX de esta Ordenanza, ó de los más principales, como son: la patente, los conocimientos de la carga, ú otros que acrediten la propiedad neutral de estas y aquella, será declarada de buena presa, á menos que se verifique haberlos perdido por accidente inevitable. Todos los papeles que se presenten deberán ser firmados como corresponde, para ser admitidos, pues serán nulos los que carezcan de este requisito.

XXXIII. — Si los Capitanes ú otros individuos de las embarcaciones detenidas por los Corsarios y así mismo por buques de mi Real Armada, arrojasen papeles al mar, y esto se justificase en debida forma, serán por solo este hecho declaradas de buena presa; y asi se deben entender el artículo antecedente, y otros de la Ordenanza que tratan de este asunto.

Géneros de contrabando que se declaran de buena presa.

XXXIV. — Serán siempre de buena presa todos los géneros prohibidos y de contrabando que se transportaren para servicios de enemigos en qualesquiera embarcaciones que se encuentren. Baxo de este nombre se entienden los siguientes: armas, cañones, morteros, obuses, granadas, petardos, pedreros, bombas con sus espoletas, trabucos, mosquetes, fusiles, pistolas, balas y demas efectos relativos a su uso; pólvora, salitre, mechas, picas, espadas, lanzas, dardos, alabardas, escudos, casquetes, corazas, cotas de malla y otras defensas de esta especie propias para armar á los soldados; portamosquetes, bandoleras, caballos con sus arneses, y otros instrumentos preparados para la guerra de mar y tierra. Tambien se consideraran como géneros prohibidos y de contrabando todos los comestibles de qualquiera especie que sean en caso de ir destinados para plaza enemiga bloqueada por mar o tierra; pero no estándolo se dexarán conducir libremente á su destino, siempre que los enemigos de mi Corona observen por su parte la misma conducta.

Casos en que está prohibido a los Corsarios apresar embarcaciones enemigas.

XXXV. — Prohibo á los Corsarios que ataquen, hostilicen de manera alguna ó apresen las embarcaciones enemigas que se hallaren en los puertos de Príncipes ó Estados aliados mios, ó neutrales, como asimismo las que estuvieren baxo el tiro de cañon de sus fortificaciones; declarando, para obviar toda duda, que la jurisdiccion del tiro del cañon se ha de entender aun quando no haya baterías en el parage donde se hiciere la presa, con tal que la distancia sea la misma, y que los enemigos respeten igualmente la inmunidad en el territorio de las Potencias neutras y aliadas.

XXXVI. — Declaro tambien por de mala presa, la embarcacion que los Corsarios hiciesen en los puertos y baxo el alcance del cañon del territorio de los Soberanos aliados mios ó neutrales, aun quando ella les viniese persiguiendo y atacando de mar afuera, como rendida en parage que debe gozar de inmunidad, siempre que los enemigos la respeten de la misma manera.

XXXVII. — Mando á los Capitanes generales, y á los Comandantes militares de las Provincias de ella, que guarden y observen con particular cuidado las órdenes que he dado, y diere sobre estos asuntos, ya sean por regla general, ya para casos particulares, y que hagan á los Corsarios las prevenciones correspondientes, á que por ningun término contravengan á lo resuelto en ellas.

Cómo se ha de entender con las embarcaciones represadas.

XXXVIII. — Toda embarcacion de mis Vasallos, y de los de mis Aliados, que apresada por los enemigos de mi Corona, fuese represada por los buques de mi Armada, ó por Corsarios particulares, se devolverá, hechos los exámenes de todos sus papeles, á la Potencia, ó á los particulares á quienes perteneciere, no resultando que en su carga tengan intereses mis enemigos. Los buques de mi Armada no percibirán cosa alguna por la represa de un buque nacional, pero se les abonará una octava parte del valor de ella si perteneciere la presa á los Aliados, y la sexta parte á los Corsarios particulares en igual caso, haciéndose la formal entrega de la embarcacion represada al apoderado de sus dueños, ó al Cónsul de la Nacion á quien corresponda, residentes en el parage donde se haya formalizado la causa, exigiendo de ellos el correspondiente recibo legalizado en debida forma: bien entendido, que la observancia de este artículo tendrá solo efecto si las Potencias á quienes pertenezcan los buques represados, observasen igual conducta con nosotros, reteniéndose los que lo fuesen, hasta que dichas Potencias den el exemplo, ó se obliguen formalmente á practicarlo así.

XXXIX. — Todo Corsario que represe un buque nacional en el término de veinte y quatro horas de su apresamiento, será gratificado con la mitad del valor de la presa, quedando la otra mitad al dueño primitivo del barco represado, y haciéndose esta division breve y sumariamente, á fin de moderar quanto sea dable las costas. Pero si la represa se ha hecho pasadas las veinte y quatro horas del primer apresamiento, será del Corsario apresador todo valor de ella.

Qué uso se debe hacer de las embarcaciones abandonadas por sus equipajes, o de aquellas cuya pertenencia se ignore.

XL. — Si alguna embarcacion se encontrare en el mar, ó se presentare en puertos de mis Dominios sin conocimientos de la carga ú otros Documentos por los quales contare á quien pertenezca, y sin gente de su propia tripulacion, se tomarán delaraciones separadamente á la del apresador, y á su Capitan, de las circunstancias en que la encontró y se apoderó de ella. Se hará reconocer tambien la carga por inteligentes, y se practicarán las posibles diligencias para saber quien sea su dueño. En caso de no descubrirse este, se inventariará el todo, y se tendrá en depósito para restituirlo á quien dentro de un año y un día justificare serlo, como

no haya motivo para declararla de buena presa, adjudicando siempre la tercera parte de su valor á los recobradores: no pareciendo el dueño dentro de dicho tiempo, se dividirán las dos terceras partes restantes, como bienes abandonados, en tres porciones, de las cuales una se adjudicará á los mismos recobradores, y las otras dos pertenecientes á mi Real Fisco (segun el artículo CXVII del tít. III trat. X de las Ordenanzas generales) se remitirán á la Capital del Departamento, depositándose su importe en la Tesorería de él, para socorros de los heridos y estropeados de los buques Corsarios.

Conducta de los Corsarios con las embarcaciones que detengan y conduzcan a los puertos para calificarlas si son presas legítimas.

XLI. — En qualquiera de los casos referidos, luego que el Corsario detenga alguna embarcacion, tendrá cuidado de recoger todos sus papeles de qualquier especie que sean, tomando el Escribano puntual razon de ellos, dando recibo de todos los substanciales al Capitán ó Maestre de la embarcacion detenida, y advirtiéndole no oculte alguno de quantos tuviere, en inteligencia de que solo los que entonces presente serán admitidos para juzgar la presa. Hecho esto, el Capitan del Corsario cerrará y guardará los papeles en un saco ó paquete sellado, que deberá entregar al Cabo de la presa, para que este lo haga al Comandante militar de Marina del puerto á donde se dirije; y si entre ellos se hallaren algunos dignos de mi noticia, y cartas particulares, las pasará inmediatamente al Administrador de Correos del parage adonde entrare, quien, si tuvieren especies que puedan contribuir á la substanciacion de la causa, la trasladará al Juez de Marina para el uso de los procesos. El Capitan del Corsario ó Individuo de la tripulacion que con qualquiera fin que sea, ocultare, rompiere, ó extraviare alguno de dichos papeles, será castigado corporalmente segun lo exija el caso, con obligacion el primero de resarcir los daños; y la pena de diez años de presidio ó de arsenales al resto de la tripulacion.

XLII. — Al mismo tiempo cuidará el Capitan del Corsario de hacer clavar las escotillas de la embarcacion detenida, y sellarlas de modo que no puedan abrirse sin romper el sello, recogerá las llaves de cámaras y otros parages, haciendo guardar los géneros que se hallaren sobre cubiertas, y tomará razon, quando el tiempo lo permita, de todo lo que fácilmente pueda extraviarse para ponerlo á cargo del que se destinare á mandar la propia embarcacion.

XLIII. — No se permitirá saqueo de los géneros que se encontraren sobre cubiertas, en cámaras, camarotes, y alojamientos de las tripulaciones, llevándose absolutamente del derecho vulgarmente llamado del *Pendolage*, el qual solo podrá tolerarse en los casos de haberse resistido la embarcacion hasta esperar que fuese abordada; pero con el cuidado de evitar los desordenes que puede producir la excesiva licencia.

XLIV. — Quando se conduzca la tripulacion de una embarcacion detenida á bordo del Corsario, tomará el Escribano en precensia del Capitan de este, declaracion al de aquella, á su Piloto y demas individuos que convenga, acerca de la navegacion, carga y demas circunstancias de su viage, poniendo por escrito todas las que puedan conducir á juzgar la presa; preguntándoles tambien si fuera de la carga que conste por los conocimientos, conducen alhajas ó géneros de valor á fin de dar las providencias convenientes para que no se oculten.

XLV. — Al Cabo destinado para mandar la embarcacion detenida, se le dará noticia individual de los que constare por estas declaraciones, haciéndole responsable de quanto por su culpa ú omision faltare y declaro que qualquiera individuo que abriere sin licencia las escotillas selladas, arcas, fardos, pipas, sacas, ó alacenas en que halla mercaderías y géneros, no solo perderá la parte que debiera tocarle siendo declarada de buena presa sino que se le formará causa, y castigará segun de ella resulte.

XLVI. — Las embarcaciones detenidas se destinarán al puerto del armamento del Corsario, si fuese posible y en su defecto al de mis Dominios que estuviere mas cerca del parage de la detencion, con tal que haya en él Comandante militar de Marina, ó sea Capital de Departamento; evitando que entren en los extrangeros, ó en los de mis presidios de Africa, excepto en los casos de urgente precision, que deberán justificarse; y quedará al arbitrio del mismo Corsario enviarlas separadas, ó mantenerlas en su conserva segun le conviniere. Pero en el primer caso deberán ir en ellas los papeles que han de servir para el juicio, como tambien sus Capitanes ó Maestres, y algunos individuos de sus tripulaciones que puedan declarar lo que

quieran deducir para su defensa: y en el segundo el Capitan del Corsario, llegado á puerto, los presentará y dará las demas noticias que se les pidan al intento.

XLVII. — Si las expresadas embarcaciones se conduxeren á puerto que no sea cabeza de Provincia, y no pareciere conveniente exponerlas al riesgo que puede sobrevenirles de trasladarlas á él, se remitirán al Comandante militar los papeles y documentos necesarios para que determine sobre la legitimidad de la presa, con atencion á las declaraciones hechas por sus respectivos Capitanes ó Maestres y á la relacion que presentaren los Cabos de presa al Subdelegado de Marina, de cuyo cargo será hacer el inventario con presencia de todos estos interesados.

Qué documentos deben hacer fe en el juicio de las presas.

XLVIII. — Para determinar la legitimidad de las presas, no han de admitirse otros papeles que los hallados y los manifestados en sus bordos. Con todo, si en faltando los documentos precisos para formar el juicio, se ofreciere su Capitan á justificar haberlos perdido por accidente inevitable, señalará el Comandante militar ó la Junta, término competente para dicho efecto, segun la brevedad con que deben determinarse estas causas, como se previene en el artículo XII de esta Ordenanza.

Casos en que podrán descargarse las presas antes de juzgarlas.

XLIX. — Si ántes de sentenciar la presa fuese necesario desembarcar el todo ó parte de la carga para evitar que se pierda se abrirán las escotillas en presencia del Comandante militar y de los respectivos interesados, que deberán concurrir á dicho acto; y formando inventario de los géneros que se descarguen, se depositarán con intervencion del dependiente de rentas que destine el Administrador de Aduanas, en persona de satisfaccion ó en almacenes, de los quales tendrá una llave el Capitan ó Maestre de la embarcacion detenida.

En quales podrán venderse toda su carga o parte de ella.

L. — En caso que fuere preciso vender algunos géneros por no ser posibles conservarlos, se celebrará la venta á presencia del Capitan detenido, en almoneda pública con las solemnidades acostumbradas, y con la misma intervencion del Dependiente de rentas, poniéndose el producto en manos de persona abonada para entregarlo á quien perteneciere despues de sentenciada la presa.

Penas contra los que oculten o compren sigilosamente géneros pertenecientes a presas.

LI. — Ninguna persona de qualquiera grado ó condicion que sea, comprará sigilosamente, ni ocultará género alguno que conozca pertenecer á la presa ó á la embarcacion detenida pena de restitucion, y de multa del triplicado valor de los géneros ocultados ó comprados clandestinamente y aun de castigo corporal segun lo exija el caso; y este conocimiento será privativo del Juzgado de presas como incidente de ella.

Lo que se ha de practicar con las embarcaciones declaradas libres judicialmente.

LII. — Si la embarcacion detenida no se diere judicialmente por buena presa, se restablecerá inmediatamente en posesion de ella el Capitan ó dueño con sus Oficiales y gente, á quienes se restituirá todo quanto les pertenezca sin retener las menor cosa. Se la proveerá del salvoconducto conveniente para que sin nueva detencion continúe su viage, sin obligarla á la paga de derechos de ancorage, ú otros algunos; y al contrario, se la satisfará por el apresador antes de su salida del puerto, los gastos, daños y perjuicios que se la hubiere causado, y reclamare en justicia, si se hallare comprehendida en los casos prevenidos en los artículos XIV y XV de esta Ordenanza. Pero no habrá lugar á semejante reclamación si hubiere dado dicha embarcacion justos motivos de sospecha ú otros declarados en esta Ordenanza, y por los quales se la hubiese formado proceso, lo que deberá precisamente constar de los autos que se han seguido en su conseqüencia.

LIII. — Para que al tiempo que se restituyan estas embarcaciones dadas por libres, no se susciten dudas y altercados sobre las pretensiones que formaren sus dueños ó Capitanes, supuesto el primer inventario que el artículo XLII de esta Ordenanza previene se haga al tiempo de apoderarse de ellas, de quanto estuviere expuesto á fácil extravío; mando que en llegando al puerto, se forme nuevo inventario por el Comandante militar de Marina, con asistencia de dichos Capitanes interesados, y de los Cabos de presas, de las quales no se permitirá desembarcar á ningun individuo ni que otros pasen á sus bordos hasta estar practicada dicha diligencia.

Cómo dispondrán los apresadores de las embarcaciones y sus cargas declaradas de buena presa.

LIV. — Declarada la embarcacion detenida por de buena presa, se permitirá su libre uso á los apresadores, *despues de pagados los derechos debidos á Mi Real Hacienda*, en los términos que en resolucion separada decidiré para evitar fraudes, y las dudas que en este punto pudiesen ocurrir; pero no pagarán derechos por la parte que de los efectos apresados tomen para su uso y consumo propio; y el Comandante militar de Marina les auxiliará en la descarga para que no padezcan

extravíos, y procurará que así en esta como en la conclusion de particiones, segun las contratas ó convenios hechos entre los interesados, se proceda con el mejor orden y armonía, teniendo presente que del producto total de las presas han de satisfacerse con preferencia los gastos legítimos que hubiesen ocasionado.

Permiso de conducirlas para su venta aunque sea a puertos extrangeros.

LV. — Si en el puerto donde se hubiere conducido la presa no se hallare proporcion de vender su carga, podrá arbitrarse que pase á otro aunque sea extrangero; advirtiendo que el sugeto que la conduxere á él, deberá dar noticias de ello al Cónsul ó Vice-Cónsul, únicamente para que estos le auxilien, y que por su medio conste en España el destino y venta, sin que por esto les puedan causar gasto, perjuicio, ni detencion los expresados Cónsules ó Vice-Cónsules nacionales.

Casos en que se permite a los Corsarios vender, recibir rescate, y abandonar en el mar las presas que no puedan retener.

LVI. — En caso de hallarse imposible la conservacion de una presa hecha sobre el enemigo, y que por esta razon sea preciso venderla, tratar de su rescate con el dueño ó Maestre, ó bien quemarla, ó hecharla á pique quando no haya otro arbitrio; se proveerá á la seguridad de los prisioneros, ya sean recogiendolos el apresador á su bordo, ó disponiendo su embarco en alguna de las presas, si exigíere esta resolucion la falta de otro medio.

LVII. — Siempre que se tomen semejantes resoluciones sobre presas, han de cuidar los apresadores de recoger todos los papeles y documentos pertenecientes á ellas, y conducir á lo menos dos de sus principales Oficiales de cada presa, para que sirvan á justificar su conducta, pena de ser privados de lo que les podrá tocar en las presas, y aun de mayor castigo si el caso lo pidiere.

Conducta que han de tener con los prisioneros.

LVIII. — Los prisioneros que se hicieren en dichas presas, se repartirán segun se expresa en el artículo XLVI, tratando á todos con humanidad, y con distincion á los que lo merezcan segun su clase; y no podrán arbitrar los Capitanes de los Corsarios en dexarlos abandonados en islas ó costas remotas, pena de ser castigados con todo el rigor que corresponda, debiendo entregarlos todos en los puertos á que les conduxeren, ó hacer constar el paradero de los que faltaren.

Entrega de prisioneros y piratas en los puertos donde arriben.

LIX. — La entrega de estos se hará en llegando al puerto, al Gobernador de la Plaza, ó Comandante de Marina, á fin de que disponga de ellos segun las órdenes con que se hallare. Los piratas se entregarán á este último para que (en conformidad del artículo CIX tít. III trat. X de las Ordenanzas generales de la Armada) les forme proceso sin dilacion, remitiéndole con parecer del Asesor, y su declaracion de deber ser tenidos por piratas, á la Junta del Departamento, como tambien los reos; y si no hubiere facilidad para ello, se entregarán á la Justicia ordinaria para su castigo.

Por tanto, mando que todo lo referido se guarde y cumpla puntualmente en virtud de qualquiera exemplar de esta Ordenanza, firmada del infrascripto mi Secretario de Estado, y del Despacho de Marina; y que los Capitanes generales y Juntas de los Departamentos contribuyan con sus providencias á facilitar los auxilios que necesiten los Armadores y Corsarios, zelando particularmente que por los Comandantes militares de las Provincias de Marina, y sus Subdelegados, se substancien y determinen con la mayor brevedad los juicios y procesos relativos á la declaracion de presas, á fin de que su atraso no embarace á mis Vasallos la continuacion del Corso, ó desaliente á los que quieran emplearse en tan importante obgeto, ni tampoco cause perjuicios á las embarcaciones detenidas pertenecientes á mis Vasallos, y á las Naciones aliadas y neutrales. Dado en Cebolla á veinte de Junio de mil ochocientos y uno. — Yo el Rey. — Joseph Antonio Caballero.

Es copia del original.

Joseph Antonio Caballero.

---

(2) N.° 1

Proposiciones aceptadas por el Corl. de la marina del Estdo. D. Guillermo Brown y en que se conviene el Exmo. Director Provisional del Estado pa. el Corso que vá á practicar en el mar del Sud, la Corveta de la propiedad del primero y el bergantin del Estdo. nombrado Trinidad contra la bandera española.

1.° — El Gobno. concedera á D. Guillermo Brown el Bergn. *Trinidad* armado con todos los utensilios necesarios pa. la grra., fusiles, armas &. cuyos enseres tambien franqueará pa. la Corveta *Hércules*.

2.° — El Gob^no. facilitará veinticinco hombres de tropa p^a. la Corbeta *Hercules*, y quince p^a. el Berg^n. *Trinidad* cuyos destacam^tos. llevarán su oficial.

3.° — El gob^no. franqueará de los almacenes de marina los enseres que faltasen p^a. la completa habilitacion de estos buques, con tal que existan en ellos, los que se entregarán por el Comisario de ella bajo la correspond^te. cuenta y razón, y á cuyo pago queda obligado Brown en el caso de ser feliz en su comision.

4.° — Para ayudar á la habilitacion de ambos buques facilitará el gob^no. a D. Guillermo Brown quatro mil pesos en dinero, que se le entregaran por la Comisaria de marina, cuya suma será reembolsada, sea qual fuere el exito de la expedicion, dentro del preciso termino de ocho meses.

5.° — El Gob^no. concederá por una Comision amplia y regular á los Com^tes. que manden dhos. buques la facultad de apresar, quemar y destruir, segun convenga, los buques enemigos, mandar á los puertos mas á proposito, á saber: al de Buenos-Aires ó qualq^a. otro que esté bajo la dominacion del gob^no. de las Prov^s. Unidas, con declaracion de que en caso de hacerse alg^a. presa que no sufrague los costos de remitirla á Buenos-Aires, y pueda verificarlo en el mar del sud, lo verifique en la forma que mas le convenga, recomendando p^a. este caso el cumplim^to. del art^o. 57 de la Ord^za. de Corso del año de 801 que se le acompaña.

6.° — El dho. Brown tendrá facultad p^a. nombrar un agente que reciba y venda las presas que llegaren á este puerto, debiendo hacer las introducciones por la Aduana; pero libres de todo derecho (respecto á que mas adelante se expresara las ventajas que reporta el Estado) previo el manifiesto de estilo y las justificaciones de propiedad enemiga ante el gob^no. con docum^tos. suficientes y formal declaracion de este por buena presa.

7.° — La division del neto producto de las presas se hará en 9 partes: á saber, una p^a. el Estado, dos p^a. el armador pral., dos para los oficiales subalternos comprendidos en ellas los de tierra y las tres restantes se aplicarán á la marina y tropa, haciendose las reparticiones de estas en conformidad á la dha. ord^za. de Corso

8.° — Todo el armam^to. y municiones que se apresen serán de la propiedad del Estado, exceptuandose solam^te. los cañones, que comprará el gob^no. en el caso de convenirle, con preferencia á otro particular entendiendose por dho. armam^to. la dotacion natural de las presas; mas en el caso de hallarse en ellas un numero sup^or., el gob^no. comprará el remanente por la mitad de su valor.

9.° — El pres^te. corso durará á lo mas un año, contado desde la fha. de su salida, á menos de que el Gob^no. prolongue su duracion por otra patente especial.

10. — Concluida la exped^on. se devolverá al Estado el Berg^n. *Trinidad* con sus armam^tos. y los que se facilitarán p^a. la *Hércules*, á cuyo efecto se agregará á esta contrata un tanto de ellos y el inventario correspond^te. al primero; declarandose que en caso de perdida ó naufragio, queda desobligado el dho. Brown á todo reintegro sobre lo expresado en este cap^o. y sin que pueda hacersele cargo por el demerito que sufra dho. buque.

11. — La subsist^a. de la tropa de tierra desde el dia en que se ponga á su bordo, correrá de cuenta del armador hta. el de su desembarco.

12. — Deberá el Com^te. pral. de esta exped^on. remitir un diario exacto de sus operaciones, y noticias que adquiera sobre el estado de aquellas Costas, spre. que hubiere proporcion; quedando obligado á destacar un buque de las presas toda vez que las noticias fueren de mucha importancia, trasmitiendolas con la autenticidad posible.

13. — Los Com^tes. de dhos. buques quedan sujetos á la ord^za. de Corso del año de 1801 en qto. no contradiga á las proposiciones de los art^s. anteriores.

14. — Antes de dar la vela será obligado á remitir á la Secret^a. de marina un rol de su tripulacion y tropa con expresion de sus clases.

15. — Para que el pres^te. convenio tenga oportunam^te. los efectos convenientes se firmarán dos de un tenor selladas con las armas del Est^do. de las quales se archivará uno en la Secret^a. de grra. y marina, y el Duplicado en poder del Com^te. gral. de la marina nacional como armador de dha. esped^on.

Buenos Aires, Setiembre 1.° de 1815.

Otro si: Todos los docum^tos. entregados al Coronel Brown inclusas las patentes de navegon. las debolberá á la Secret^a. de grra. concluido que sea el Corso. — Alvarez. — Marcos Balcarce, Sec^o.

Quedo responsable al mas exacto cumpto. de lo acordado en los articulos anteriores de la prestc. contrata. Fha. ut supra. — Guillermo Brown.
Es copia. — Irigoyen.

Instrucciones reservadas que confiere el Gobno. de las Provas. Unidas del Rio de la Plata á M. Mechl. Brown Comante. de la Corveta de grra. el Hercules pa. el Corso en el Mar de Sud contra la Bandera Española.

1. — Desde la salida del Rio de la Plata rumbo al Sud se considerará la Corveta *Hercules* en estado de Corso: por consiguiente podrá hostilizar apresar ó incendiar si fuere preciso aun antes de montar el Cabo de Hornos, todo buque que encuentre con Bandera Española en esta direccion á menos que condusca á su bordo alguna persona de rango con caracter publico pa. ante este Gobno. en cuyo caso le permitirá libremte. su viage, ó que sea de los que hacen el trafico á las costas del Brasil con Bandera simulada y permiso de este Gobno.

2. — En justa demostracion de los deseos de este Gobno. de conservar, amistad, y buena inteliga. con los poderes amigos ó neutrales, toda propiedad Española que se encuentra bajo el Pavellon Inglés, de los Estados Unidos ó de otra nacion será respetada excepto los generos prohividos pr. contrabando de guerra, pero toda propiedad que se hallare vajo el Pavellon Española sea la qe. fuere, será buena presa previa la declaracion del Gobno., y los oficiales extrangeros apresados á bordo de los Buquess Españoles al servo. de esta Nacion serán considerados como prisioneros de grra.

3. — Si se travase algun combate se tremolará ál tiempo de él el Pavellon de las Provas. Unidas, á saber blanco en su centro y celeste en sus extremos ál largo. El Comandte. Brown queda sugeto ál cumplimiento de la ordenanza de Corso de año de 1801 que se le acompaña en quanto no se oponga á los articulos comprehendidos en esta instruccion y en la contrata firmada en esta fha. pr. el Gobno.

4. — El Gobno. no queda responsable ál cumplimiento del articulo 7.° capo. 1.° de dha. ordenanza.

5. — La Plaza de Lima, las de las Provas. de su dependencia, y las del Reyno de Chile se considerarán en estado de bloqueo mientras existan bajo el dominio de los mandones Españoles, pr. consiguiente los comestibles de qualquiera especie que se conduscan á qualquiera de estos puntos son generos prohividos y de contrabando, y como tales comprehendidos en lo que previene el arto. 24 de dha. ordenanza de Corso.

6. — Uno de los obgetos prales. de la Expedicion será adquirir noticias de toda la costa de Chile y Lima, informarse pr. las declaraciones juradas de los comandtes. y Marineros de los Buques que encuentre, las fuerzas de linea que existen en Lima, las que tuviere Osorio en todo el Reyno de Chile las que destacaré Abascal en auxo. del Exto. del Gral. Pezuela, la idea gral. de Lima sobre el estado de la Peninsula, la opinion de aquel Pueblo sobre la causa de las Provas. Unidas, los sugetos de juicio y caracter qe. se jusgasen en áquella adictos á la libertad, la fuerza maritima disponible de grra. especialmte. en los Puertos del Callao y Valparaiso, y las partidas Patrioticas que existieren aún en el Reyno de Chile continuando la grra. de recursos con expresion de los nombres de sus caudillos, cuya declaracion insertara en sus diarios.

7. — Del mismo modo, haciendo el cruzero pr. los puertos de Valparaiso, Coquimbo, Guasco, Atacama, Arica, Arequipa, Pisco y Callao procurará introducir por medio de los pescadores ú otros conductos seguros los impresos y proclamas que se le acompañasen proporcionalmte., y con direccion á las personas afectadas á la Causa, de un modo que no las comprometa en caso de ser descubiertos.

8. — Si se acercase á las Islas de Sn. Feliz y Juan Fernandez hará las señas mas adequadas pa. significar con la Bandera, el estado á que el Buque pertenece, y en caso de existir en ellas algunos Patriotas desterrados, los recibirá á su bordo si lograsen escapar, y los remitirá á este Puerto en el primer Buque.

9. — El Corso no podrá extenderse á mas altura en el mar pasifico que á los onze grados norte de la linea equinocial, y puesto que su primer fin es hostilizar la navegacion é impedir si fuere posible la comunicacion entre Chile y Lima.

10. — Se recomienda á la prudencia y honor del Comandte. Brown el pulso y delicadeza en el lleno de esta instruccion, la mejor armonia con los Baxeles de los poderes amigos ó neutrales y quanto sea conforme ál dro. de grra. sin pérjuicio de las represalias, dejando siempre en opinion honrrosa y justificada la intencion del Gobno. de las Provas. Unidas.

11. — Se firmarán y sellarán dos de un tenor de las que se archivará una en la Seca. de grra. y la segunda quedará en poder del interesado. Dada en la Fortaleza de Buenos Ays. á dos de Septre. de mil ochocientos quince. — Alvarez. — Marcos Balcarce, Seco. — Otro si: En el caso que tubiere noticias evidentes de haber salido de alguno de los Puertos desde ltmo de Panama á Truxillo alguna expedicion con tropas Españolas en auxo. de Lima podrá extender su corso á mas altura de la señalada en el arto. 9.° de esta instruccion pa. destruirlo apresarlo ó incendiarlo como juzgue mas conveniente. — Rubrica de S. E. — Balcarce. — Es copia. — *Irigoyen.*

Dn. Matias de Irigoyen, Coronel mayor de los Exercitos de la Patria, Comandte. Gral. de Marina y Secretario de estado en el Despacho de Guerra y Marina.

Certifico: que en el Libro de acuerdos secretos del Gobno. Supmo. existente en este Ministerio de mi cargo, á f. 8 bta. de él, se halla una partida sentada en dos de Septiembre de mil ochocientos quince, pr. la qe. aparece haber concedido al Coronel Dn. Guillermo Brown el Corso de la Corbeta *Hércules* y Bergantin *Trinidad*, en la Mar del Sud expediendose ál efecto las Patentes respectivas con fecha primero del mismo pr. solo el termino de un año, contado desde el dia de su salida del Puerto que se verificó en el proximo mes siguiente de Noviembre; y á los fines qe. combengan doy la presente de Orden Supma. en Buenos Aires á nuebe de Junio de mil ochociento diez y siete.

Matias de Irigoyen.

---

(3) Apresamiento del "Hércules"

(Fallo de la alta corte del Almirantazgo inglés)

Enero 21 de 1819. — Este caso habia atraido mucho la atencion pública en consecuencia de las circunstancias relativas á la historia, y antiguo destino de dicho buque el qual era de construccion americana, apresado por los ingleses y vendido, despues de una condenacion legal á un buzo, de quien lo compró el gobierno independiente de Buenos Ayres, habiendo aprestado una escuadra para bloquear á Montevideo puso en ella al *Hércules*, y confió su mando á Mr. Wm. Brown natural de Inglaterra, y establecido con su familia en Buenos Ayres, aceptando el cargo de comodoro, Mr. Brown enarboló su bandera á bordo del *Hércules*, y habiendo desplegado gran valor en esta expedicion, el gobierno de Buenos Ayres se lo dio en premio. La donacion fué ratificada por una carta oficial del secretario del gobierno independiente, fecha 7 de septiembre de 1814; y el 5 de Diciembre del siguiente se le dio un pasa vante para el buque en el que constaba ser este perteneciente á Mr. W. Brown. Este tubo despues por conveniente traspasarlo á Mr. Micael Brown su hermano; á Watel Dawes Chitty, su cuñado, residentes en Buenos Ayres, y á Ricardo Chitty, de Deal, quien debia ponerla en giro, y pagar despues en Inglaterra el valor estipulado. A este efecto se extendio una escritura de venta el 13 de Diciembre de 1814, en la que constaba el recibo de veinte mil pesos, sin embargo no se hizo entrega alguna de dinero, y la escritura se considero nula, aunque no fue destruida. En seguida hizo el buque un viage al Brasil, en donde tomo papeles portugueses á nombre de M. Medirsea, con los que volvio á Buenos Ayres: estos papeles se hallaban tambien á bordo al tiempo del apresamiento.

El dia 1.° de Setiembre de 1815 se celebró un convenio entre el gobierno de Buenos Aires y Mr. W. Brown, y se determinó dar á los buques patentes para

hacer el corso contra los españoles; baxo la condicion que las presas que hiciesen serian vendidas en Buenos Aires, y sus productos líquidos dibididos en nueve partes; una para el Estado, dos para el dueño principal, Mr. W. Brown; y el resto para los oficiales y tripulacion. Baxo estos reglamentos, Mr. Micael Brown fué nombrado comandante del *Hércules*, y Mr. W. D. Chitty del *Trinidad;* y el 15 de Octubre de 815 salieron de Buenos Ayres estos dos buques baxo el mando de Mr. Brown, quien iva á bordo del *Hércules* como comodoro. Al doblar el Cabo de Hornos el *Hércules* enpezo á hacer agua lo que por entonces no se creyo de peligro. En el Pacífico se unieron á otro buque independiente llamado el Alcon, y apresaron varios bageles españoles, y entre otros la *Consecuencia*, á cuyo bordo se hallaba un nuevo gobernador español para Guayaquil. Poco tiempo despues la escuadra hizo un ataque desgraciado sobre este puerto. La *Trinidad* cayó en manos del enemigo, y Mr. W. Brown fue tomado prisionero pero fué cangeado por los que habian sido tomados en la *Consecuencia*, habiendo para ello un convenio con el gobernador. La escuadra se dirigio entonces á las islas de Galápagos, en donde la *Consecuencia* se separó de ella; y el *Hércules* y *Alcon* dieron la vela para Buenaventura en donde el último se perdio. Sobre esto Mr. W. Brown determino volver á Buenos Ayres con el *Hércules* y los efectos que se habian trasbordado de la *Consecuencia* y otros buques españoles: más al llegar al rio de la plata á últimos de Agosto de 1816, un buque ingles le informo de que una escuadra portuguesa se habia posesionado del rio. Mr. Brown determinó por tanto dirigirse al primer puerto en donde le fuese posible reparar su buque, y con este intento puso su rumbo hacia las indias occidentales. Hallandose á la altura de Pernambuco procuró embarcar alguna agua y provisiones; pero las que obtubo eran muy pocas. En el Rio Grande desembarcó al capitan Micael Brown que se hallaba muy malo y nombró para capitan del *Hercules* á W. D. Chitty. Al mismo tiempo se desmontaron algunos cañones, y se pusieron entre las cubiertas con el objeto de mejorar el andar del buque; teniendo tambien en ello alguna parte el no considerarse yá autorizado por su patente para continuar como apresador.

Se dirigio entonces el buque á la Barbada en las circunstancias mas apuradas, haciendo cada vez mas agua, sin contar sino solo 50 libras de pan á bordo, muy poca agua y amotinada la tripulacion. En estas circunstancias Brown previno á la tripulacion que entraria para reparar el buque, y hacer provisiones. Esto se verifico; y el buque ancló en la balisa de Barbada el 28 de Septiembre de 1816 baxo vandera portùguesa, la que inmediatamente se arrio entonces se presentó abordo un oficial de aduana, quien habiendo sido informado que el buque tenia bandera del gobierno independiente de Buenos Ayres pidio sus papeles los que le fueron entregados. Mr. Brown se dirigio á casa del gobernador; comunicó todas estas circunstancias á un edecan de este, y pidio permiso para desembarcar el cargamento *baxo fianza* á fin de reparar el buque. A la noche Mr. Brown recibio una carta del gobernador, en que le indicaba que á pesar suyo no podia permitir que se hiciese ninguna entrada. La mañana siguiente Mr. Brown ocurrio á la oficina por sus papeles; y habiendo sido informado que estaban en poder de Mr. Becles, asesor general para consultar si el buque era ó no embargable, pasó entonces á casa de este y recibio una orden para su hijo el coronel Becles, por la que debian entregarse exigiendo este diez libras como honorario de la consulta que habia dado al oficial de la aduana. Mr. Brown pago las diez libras; recibio los papeles; compró con permiso del gobernador las provisiones y otros artículos que le eran absolutamente necesarios para uso del buque. Este se hizo á la vela y saliendo yá de la bahia, sucedio que tres hombres de la tripulacion, manifestaron deseos de entrar á bordo de un buque de guerra ingles; sobre lo qual el capitan Chitty fue á bordo del buque ingles *Brazen* capitan Stirling, que se hallaba en aquella bahia, á quien informo de esta circunstancia. El capitan Stirling mandó un bote á bordo del *Hércules* en busca de los tres hombres, y otro con dos tenientes qué tomaron posesion del buque. A la mañana siguiente 27 de Setiembre los oficiales y marineros fueron mandados retirar, y el capitan Stirling informo á Mr. Brown que podia recoger sus papeles, ocurriendo á su agente. Recibio sus papeles; pero el capitan Stirling le previno que no estaria demas que le acompañase al *Brazen* cerca del Almirante en un puerto ingles (Antigua) quien provablemente le daria permiso para reparar su buque: Brown se avino á esto, observando que no le perjudicaba supuesto, qué se

hallaba en el camino para la isla de San Bartolome, puerto de su destino: ambos buques se dirigieron hacia Antigua y hallandose á medio camino entre la Barbada y la Martinica, el capitan Stirling mando un bote á bordo de la *Hércules*, tomo posecion de ella, y la llevo á la Antigua donde se siguio una causa ante la corte del Vice Almirantazgo contra el buque, y su cargamento confiscado por las leyes de renta (Revenue Laws) por haber importado el cargamento en la Barbada.

Mr. Brown protesto al principio de la causa alegando ser el dueño del buque, y que no habia habido importacion alguna en la Barbada, pero sosteniendo que, aunque la hubiese habido, no habia jurisdiccion en la corte de Antigua, para juzgar una fraccion que le atribuian cometida en la Barbada, isla á tres ó cuatrocientas millas de distancia. La protesta fué demasiadamente desatendida por el juez, fundandose en que la escritura de venta á favor de Mr. Brown, y los dos Chittys probaba, que Mr. Brown no era el dueño del buque.

Algun tiempo despues se exáminaron las circunstancias de la causa, y entonces el juez de Antigua condeno el buque y cargamento fundandose para ello en las razones que expuso el apresador, segun arriba se ha dicho.

De esta sentencia se apelo a la alta corte del almirantazgo, en donde se interpusieron otras tres reclamaciones; la primera fué hecha por Mr. Chitty como dueño del buque, en que decia, que si se podia formar alguna objecion contra el derecho que tenia Mr. Brown para recibir la restitucion de las manos de la Corte, ninguna podria ponerse contra el, pues que por la ley general de marina se hallaba revestido de un derecho para defender el buque y efectos contra todo cargo de confiscacion — la segunda por el rey de España, pidiendo que la propiedad española hallada á bordo del *Hércules* fuese entregada á el como debia por pertenecer a sus vasallos — y la tercera por algunos comerciantes españoles á quienes se aseguraba pertenecia una parte de la propiedad.

Habiendo el juez impuestose de todas estas reclamaciones dixo que le era primeramente necesario tomar la causa segun se hallaba en la corte inferior y ver ante todas cosas si esta tenia alguna jurisdiccion sobre el caso ó no y sobre este punto se arguyo por el abogado del rey y el Dr. W. Adams defensor del apresador y por los doctores Burnaby y J. Addams de Mr. Brown: y habiendo en este dia concluidose el argumento, la corte procedio á dar su sentencia sobre él.

El sabio juez (Sir W. Scott) comenzo observando que la cuestion que el tenia que resolver era, si la jurisdicion de la corte de la Antigua estaba legalmente fundada por la *especie de causa* la qual era la única que estaba allí establecida, á saber, una causa formada por el quebrantamiento de las leyes de renta, pues sobre este fundamento solo se habia procedido contra ese buque, sobre él habia sido condenado, y sobre él fué la causa traida en apelacion á esta corte, la qual es sabido no tiene una jurisdiccion original sobre tales asuntos. Si la corte inferior no tenia jurisdicion, todo lo que allí paso fué *coram no judice*, y por tanto carece de una fuerza legal: toda la evidencia seria baxo este supuesto tomada sin autoridad alguna, todo acto executado en consecuencia seria nulo: y la apelacion no trairia á esta corte otra autoridad que la de declarar tal nulidad; y la de renunciar toda ulterior jurisdiccion sobre el asunto. Si alli no hubo una jurisdiccion original, aqui no puede haber otra que la de declarar, que todo lo que se ha hecho en prosecucion de aquel injusto pleito es totalmente nulo y de ningun valor.

La jurisdiccion de las cortes de vice almirantazgo sobre las causas de renta es de una institucion meramente de estatuto ha sido dado á ellas por estatutos positivos, y no siendo parte de su autoridad original é inherente, no pueden propasar los limites que aquellos les señalan. Una prosecucion por el quebrantamiento de las leyes de renta puede solamente hacerse en aquel punto dentro de cuya jurisdiccion se cometió la ofensa. Asi se determino por un juicio solemne en la corte de delegados, al qual esta fue obligada á adherir sus opiniones. Se creyo ser un poder muy susceptible de abuso y opresion el autorizar al apresador a llevar un buque á un puerto distante, en donde ni el hecho sucedio ni la evidencia podia ser esclarecida por los trámites regulares. La necesidad de protejer las rentas se ha creido en los últimos tiempos que justifica un decreto mas extensivo sobre el estatuto á que nos referimos, á fin de que se pueda dar principio á los procedimientos, bien sea en el establecimiento en donde el quebrantamiento ó violacion fué cometida: ó donde el secuestro fué realmente hecho. Segun esta alternativa el

poder de prosecucion se halla al presente amplificado y limitado. El proceso se puede formar en qualquiera de los dos puntos, segun lo tenga por conveniente el apresador; pero no en donde ni la violacion fue hecha, ni el secuestro realmente executado.

En este caso la violacion, si es que la hubo, fué cometida en Barbadas; pero el asunto ha sido juzgado en Antigua en donde pudo serlo solamente sobre el fundamento de que el apresamiento fue alli hecho. Si no *cadit questio:* y por tanto el todo de la pesquisa sobre esta materia de jurisdiccion legal se resuelve por si mismo en esta simple cuestion de hecho ¿fue la presa efectivamente hecha en Antigua, ó dentro de su jurisdiccion en las aguas vecinas?

Para determinar sobre esta materia de hecho, dixo el sabio juez, debo entrar brevemente en la evidencia, y lo hare solamente hasta donde sea ncesario para aclarar aquel hecho, pues el hacerlo de otro modo seria fuera del presente caso. El buque en cuestion á mando de un capitan Brown, que dice ser su dueño, entró al puerto de la Barbada pidiendo permiso para repararse, y hacer provisiones; despues de un largo viage de Buenos Ayres al mar Pacífico y buelta, con un cargamento compuesto segun parece, de efectos apresados en virtud de una comision de guerra que tenia á bordo, otorgada por un gobierno que se dá á si mismo el titulo de *el Gobierno Independiente de Buenos Ayres.* El gobernador de la Barbada creyó de su deber negar el permiso que se solicitaba, pero devolvio los papeles del buque, despues de haber sido examinados, no habiendo encontrado margen para hacerle un cargo de ilicito comercio en aquella isla, que fuese bastante á justificar su secuestro. El buque estaba preparandose para partir, quando fue de nuevo embargado por Mr. Stirling, capitan de la corveta de S. M. *Brazen,* que á la sazon se hallaba alli fondeada, y sus papeles examinados una vez mas. Es indudable que para Mr. Stirling y para otros que los revisaron, debio dicho buque haber aparecido baxo un caracter muy misterioso é incomprensible con una comision de guerra otorgada por una autoridad no reconocida; exerciendo hostilidades en virtud de ella, atacando la propiedad de España, un pais unido por una estrecha alianza y amistad á la Gran Bretaña, y existiendo tambien algunas sospechas, no del todo infundadas, del apresamiento por él de propiedad inglesa — su cargamento compuesto en la mayor parte de efectos adquiridos de este modo, y del qual se aseguraba pertenecer una parte á la desconocida autoridad que habia otorgado la comision. Que tales apariencias hubiesen embarazado muy mucho el capitan Stirling, no es cosa extraña, especialmente quando se hallaba con órdenes extrictas para proteger las propiedades inglesas contra depredaciones de esta naturaleza. En un caso en que las circunstancias de los tiempos se hacian perplexas y críticas, tomó la resolucion mas opuesta á lo que podria parecer temeridad, é ir con el buque á la Antigua, isla vecina donde su almirante (Harvey) estaba estacionado á fin de informarse de él sobre lo que debia hacer; pues lo que respecta á ilegal importacion cometida en la Barbada, no parece que habia fixado mucho su consideracion. Sabia que habia sido examinado el buque por los oficiales de rentas; que su conducta durante el tiempo que estubo alli habia sido el objeto de una observacion vigilante, y con todo nada se le habia imputado. Pero estas otras misteriosas circunstancias echaron una nube sobre él, y creyó necesario consultar la autoridad, segun lo habia resuelto.

En este estado de cosas yo creo que nadie puede decir, que el capitan Stirling obró indebidamente. El caso era en todas sus circunstancias, extremadamente embarazoso. Es indudable que se han expedido órdenes para observar una neutralidad entre la corona de España y sus colonias, las que, mientras no sean reconocidas por otros gobiernos, estan expuestas, segun todos los principios de la ley, a ser consideradas meramente, como insurgentes por los tribunales de aquellos que no las han reconocido. Nadie podrá decir que toca a estos tribunales el determinar la cuestion de independencia, sobre cuyo particular sus gobiernos creen necesario permanecer en silencio. Hay épocas en que la insurreccion misma es legítima; pero no es á las cortes de justicia extrangeras, sinó a los gobiernos extrangeros á quien pertenece declarar quando es llegada ésta época. Los tribunales no tienen en si mismos poder ni autoridad para hacer tal declaracion. Aqui hay instrucciones que ordenan á los oficiales impidan y se opongan á toda clase de ataques sobre las propiedades inglesas. En el caso presente pueden haberse come-

tido algunos de esta clase en lugares en donde los oficiales británicos no podian evitarlo en el momento. Yo no se que se hayan dado instrucciones para un caso semejante; pero si algunos oficiales han adoptado el partido que les ha parecido mas acertado en circunstancias de esta naturaleza, no deben por ello tener que sufrir cosa alguna, á pesar de que las cortes de justicia nada pueden hacer en su favor.

Baxo la perplegidad que este estado de cosas envolvia en si, el capitan Stirling tuvo que determinar el modo en que podria llevarse consigo el buque á Antigua, para consultar alli á su almirante lo que deberia hacer con él; y el partido que adoptó fué devolverle los papeles, y convidarlo á que le acompañase á aquella isla, en donde le aseguró podria obtener lo que se le habia negado en la Barbada. El capitan Brown acepto aparentemente la invitacion, en atencion a que esto no le obligaba á variar su rumbo hacia San Bartolomé, para donde habia resuelto dirigirse. Por tanto se hicieron ambos á la vela juntos, y el capitan Stirling procuró no perder de vista á su compañero, y le hizo que acortase vela y le aguardase, pues el *Hércules* andaba mas que el *Brazen*. Al siguiente dia de su partida Mr. Stirling, tomó de nuevo posesion de aquel, le quitó sus marineros y papeles, lo llevó á Antigua, y escribio al Almirante pidiendole sus órdenes. Se consulta entonces la ley y el resultado es la formacion de una causa fundada sobre el principio de que se habia hecho una importacion, contraria á las leyes, en la Barbada, cargo que ni habia sido imaginado por los oficiales de la corona en aquella isla, en donde todos los hechos habian ocurrido, y en donde estos habian sido doblemente examinados. Esta no pudo jamas ser la cuestion sobre que el capitan Stirling necesito consultar á su almirante, porque me atrevo á decir con confianza, que sobre ella era mucho mejor consejero el Abogado de la corona que se hallaba en la Barbada. Si la intencion hubiera verdaderamente sido ocurrir al almirante, para pedirle consejo en las misteriosas circunstancias, que dieron origen á delicadas cuestiones politicas, es desde luego muy probable que aquel, obrando de acuerdo con las instrucciones de su gobierno, habria podido dar el consejo mas seguro; pero sobre una mera cuestion de secuestro por el quebrantamiento de las leyes de renta, la opinion del abogado de la corona en la Barbada deberia haber sido preferible al juicio de una flota entera.

Por fin se resuelve en Antigua prescindir enteramente de todas estas misteriosas circunstancias, y proceder alli á la formacion de un proceso, alegando para ello, se habia hecho una importacion ilegal en la Barbada. Si es que hubo un fundamento para que un cargo semejante pudiese haber sido hecho en alguna parte, no es de mi inspeccion el aberiguarlo, hasta que se aclare la cuestion de jurisdiccion; esto es, la jurisdiccion de Antigua dentro de la qual se afirma haberse hecho un nuevo secuestro. Si esto es verdad, la jurisdiccion esta esclarecida de hecho; pero si la realidad es que solamente hubo un embargo en la Barbada, y que este fué continuado sin interrupcion hasta Antigua, es claro que el consejo de comenzar el proceso en esta isla fue dado por desgracia, pues no podia producir otro fruto que gastos y disgustos. El todo del asunto se reduce á esta corta cuestion. — ¿Fué el buque realmente puesto en libertad despues del primer embargo hecho en la Barbada? Si no lo fué, no hubo más que uno, y este no pudo absolutamente establecer una jurisdiccion en Antigua.

Para resolver aquella cuestion es del caso observar, que si despues de la devolucion de los papeles el buque continuó aun forzosamente en posesion del capitan Stirling, y si este determino que continuase así hasta llegar á Antigua, el desembargo fué meramente de forma y aparente. Para continuar en la forzosa posecion del buque, no era necesario continuar en la de los papeles. Ni lo era tampoco que el capitan Stirling pusiese parte de su tripulacion á bordo de aquel; porque si sin aquella circunstancia el permanecio aun bajo su direccion, y no estuvo en libertad para dexarle, es claro que se hallaba en su posesion, ¿Bajo este aparente desembargo estubo el buque en actitud de ir á donde quiera que el capitan Brown lo creyese propio? Si no lo estubo, se debe aplicar aquella máxima que dice *liber non est, qui non potest ire quo vult*. En estas circunstancias, ¿qué es el desembargo sino un mero artificio y ficcion? Si el *Hércules* permaneció bajo el tiro de cañon del *Brazen*, el estubo completamente en su posecion. Muchas presas se han hecho sin haber puesto un solo hombre á bordo del buque apresado, ni hacer más

que obligar á este á seguir el rumbo que le ordenaba su apresador. Segun la naturaleza y segun todas las circunstancias del hecho es evidente que el buque no fué puesto en libertad. El capitan Stirling estaba resuelto á ir á pedir consejo á su almirante, y resolvio tambien no separarse del *Hércules* hasta tanto que lo hubiese recibido, como claramente lo manifestó, y en virtud de lo qual Mr. Brown, comprendio que debia seguir su viage en compañia de aquel, é hizo un convenio al efecto, acortando de vela siempre que su buque se adelantaba. Si el creyó alguna vez que su buque estaba libre, fué bien pronto obligado á creer lo contrario, pues al siguiente dia de haber dado la vela se le obligo á arriar y fué despojado de su tripulacion. ¿Que clase de desembargo es esta? ¿Que cosa puede demostrar mas completamente que el embargo permanecio en toda su fuerza, y que solo fue exercido baxo una forma diferente? El no fué un prisionero baxo su palabra, sino uno á quien se custodió, y se le cerró la puerta para que no pudiese escaparse. ¿Que deberemos inferir de la relacion hecha sobre este asunto por el capitan Stirling? Se debe observar que en la declaracion jurada que dá principio al proceso, el no designa el lugar en donde hizo el apresamiento, sino que meramente dice haberlo hecho mediante haber el buque apresado, quebrantado las leyes de rentas. La segunda declaracion jurada fecha 3 de Octubre es mas particular, y hace relacion de un apresamiento hecho en la habia de Carlisle en la Barbada, y tanto esta relacion como la siguiente declaracion, manifiestan completamente la naturaleza de dicho apresamiento, pruevan que este nunca cesó, y que la formalidad de volver los papeles no fué en realidad un desembargo. El dice que creyó de su deber el llevar el buque á Antigua. Dice tambien que no se consideró autorizado para comenzar el proceso sin consultar á su almirante, y que por tanto persuadió al capitan Brown á que le acompañase. Que clase de persuacion fuese esta puede facilmente inmaginarse. Fué semejante á la persuacion de un oficial de paz que conduce una persona ante un magistrado de policia sin obligarle á ello violentamente. Pero aun esta lenidad no duró mucho tiempo, pues al dia siguiente de haber salido de la Barbada, el mismo declara que se posesionó á la fuerza del buque y lo condujo á Antigua.

En este estado deben considerarse dos cosas, á saber, en donde se hizo el apresamiento, y en donde debio haber sido hecho. Esta admitido que para establecer una jurisdiccion en Antigua, debio haberlo sido en esta isla, mas es menester saber si lo fué. Ahora pues para esclarecer este punto el abogado del apresador arguye, que el apresamiento que el capitan Stirling hizo en la Barbada fué segun *alio intuitu*, y que no tuvo referencia alguna con el quebrantamiento de las leyes de renta: que consecuentemente cualquiera otra persona pudo, alegando este motivo, haber hecho el apresamiento en Antigua; y que si la propiedad pudo ser apresada por otra persona, tambien lo pudo ser por el mismo capitan Stirling, quien declara y afirma que hizo un secuestro formal en aquella isla. Pero ¿fue el apresamiento en la Barbada hecho segun *alio intuitu?* Es dificil conciliar una suposicion semejante con lo que el capitan Stirling dice en sus diferentes declaraciones juradas. En la realidad el apresamiento parece haber sido uno de aquellos que pueden servir para todos fines. Por lo que respecta á lo que se dice de que otra persona pudo haber verificado el apresamiento, se debe hacer presente que nadie pudo haberlo hecho legalmente, mientras la propiedad se hallaba en poder del capitan Stirling. Si este la hubiera abandonado, era desde luego posible que otro la hubiese apresado; mas entonces, el segundo apresamiento hubiera sido original é independiente. ¡Pero que clase de apresamiento es este que no es original é independiente sino una continuacion de un apresamiento que ya existia? El capitan Stirling no pudo tomar una nueva posesion de lo que yá estaba baxo su custodia. Nadie puede decir que para este apresamiento el no podria haber alegado tanto el quebrantamiento de las leyes de renta, como cualquiera otro motivo; y entonces, ¿que clase de interpretacion del estatuto es esta? Se apresa un buque en la Barbada, se lleva á donde le dá á uno la gana, y se hace un segundo apresamiento en cualquier otro puerto distante. Esto coarta el Acta del parlamento, que establece la jurisdiccion en el lugar donde se hizo el apresamiento mismo.

Es pues evidente que el apresamiento hecho en la Barbada no fue segun *alio intuitu;* y despues de todo lo que llevo dicho, ¿como podré yo imaginar que la mera devolucion de los papeles hizo cesar aquel? yo no veo cosa alguna irregular

en los motivos que alega el Capitan Stirling, ni en su conducta: aquellos eran muy justos, y esta laudable; pero yo apelo al juicio imparcial de la generalidad para que decidan si el primer apresamiento no fue continuado sin interrupcion. Si hubo algun fundamento para formar un proceso fundado en que se habia hecho una importacion ilegal en la Barbada, yo no me meto á averiguarlo: por que segun el caso se halla, no me considero en actitud de hacerlo: pero si hubo un fundamento tal, el consejo que se debio haber dado al capitan Stirling en Antigua, era que hubiese vuelto á llevar el *Hércules* á la Barbada en donde la ofensa habia sido cometida, y el apresamiento realmente hecho, y en donde unicamente podia aquel acto ser juzgado. Si no me engaño, el comenzar el proceso en Antigua no pudo nunca producir mas que gastos y un mal resultado final. Si en efecto cualquiera de las cuestiones que se han originado en las misteriosas circunstancias que se acaban de mencionar hubiese de ser juzgada, podria desde luego encontrarse en Antigua una jurisdiccion tan competente como en la Barbada; pero cuando se prescinde de todas aquellas cuestiones, y solo se discute la que dice relacion con el quebrantamiento de las leyes de renta, se debe tener presente que esta (segun Acta del Parlamento) solo puede ser examinada y juzgada en donde la ofensa fué cometida, ó el apresamiento hecho. Hallandome firmemente persuadido de que ninguna de estas dos circunstancias ocurrio en Antigua, me veo obligado á declarar, que el proceso que se comenzo alli no tuvo fundamento alguno legal, y consiguientemente es nulo y de ningun valor.

Observo que quando se hace la objecion á la jurisdiccion, se responde de un modo que aparece totalmente incomprehensible é inaplicable. La respuesta es que la persona que la hace asegura ser dueño del buque quando por una escritura de venta encontrada á su bordo consta haberlo vendido. Suponiendo que este sea el caso, ¿como pudo el dar facultad á una corte para resolver por su propia autoridad una cuestion que dependia de principios, que no tienen la menor conexion con las calificaciones personales de las partes? Supongamos que una causa testamentaria fuese traida á esta corte, y que la parte que disputaba el testamento no se hallase revestida de un interes legal que auorizase sus procedimientos; ¿podria esta circunstancia dar autoridad á esta corte para determinar el valor del testamento? Ella esta obligada á no entender en los asuntos que no se hallan dentro de su jurisdiccion. En el caso presente se halla no obstante completa y satisfactoriamente esplicado quien es el dueño del buque. Este determino venderlo con el objeto de venirse á Europa: mas habiendo desistido de este proyecto, mudó su intencion en quanto á la venta del buque, y creyo que seria mas regular el chancelar la escritura de venta: pero como la transacion nunca tuvo efecto, se hizo una protexta que esta correcta. El documento quedó en poder del capitan Brown igualmente que el buque, y la parte principal á quien la aparente escritura de venta daba un derecho hácia aquel, jamas hizo representacion alguna, á pesar de hallarse presente, y ser testigo de todos estos procedimientos.

Sobre todo es mi opinion que la jurisdiccion en Antigua es infundada, y consiguientemente la de esta corte ha cesado tambien con respecto á esta causa de apelacion. Yo legalmente desconozco qualesquiera otros fundamentos que puedan existir para proceder contra este buque, por que toda esta evidencia ha sido tomada sin autoridad alguna, y no es por tanto acreedora a una atencion legal.

La corte en consecuencia despidio la causa, y habiendole el abogado del rey de España hecho presente, que ella podia determinar á quien se deberian entregar los productos que se hallaban depositados, agregó: "Yo nada decido sobre el derecho de propiedad. Yo despido la causa por falta de autoridad, ó jurisdiccion para entender en ella, y dicha propiedad debe naturalmente volver al poder de quien fué tomada." (1)

---

(1) "Gaceta de Buenos Aires". N.os 123 a 130 de Mayo a Julio de 1819.

(4) Defensa y acusación fiscal en la causa seguida contra el coronel D. Guillermo Brown para esclarecimiento de su conducta en el corso emprendido en 1815 sobre el océano Pacífico.

El Coronel Comandte. del Batallon de Aguerridos qe. aceptó la defenza del Coronel D. Guillermo Brown, contesta y dice: qe. al reclamar la vindicta publica altamte. interesada en la execusion de las Leyes la satisfaccion de sus derechos ofendidos en el crimen de un delincuente ó la reposicion en el buen nombre del qe. ha resultado indemne, parece qe. duplicase su interesencia la calidad del acusado. Si este ha prestado servicios importantes al pais, la opinion á qe. es acredor, forma una prevencion en su fabor, prebencion qe. no borra á la vez ni la culpa misma, mucho menos las presunciones de su execucion. Su causa parece qe. afecta la de los demas Ciudadanos. Todos aguardan con impaciencia el momento de su terminacion. Los jueses mismos zelosos de su terrible ministerio, reparten la sensacion general, oyen el reclamo de la humanidad afligida, se gosan en la vindicacion del qe. apareció acriminado en su tribunal, ó llora sobre la sentencia fatal qe. tiene qe. pronunciar, cuando se aprueban sus delitos.

Si el prosesado hizo una carrera ilustre, sellando con su sangre la libertad nacional, la historia recoge sus hechos, y los trasmite á la posteridad reconosida, el pais inserta sus proesas en los fastos qe. deben inmortalisarlo; sus anales civicos lo numeran con orgullo en el roll augusto de sus heroes; la embidia mordiendo los labios execrables, no se atreve á derramar su halito emponsoñado. I si repartiendo la herencia triste de la humanidad queda reducido á la esfera qe. circunscribe el atributo del hombre, su suerte conmuebe á cada Ciudadano; su perdida es una desgracia de la nacion; la patria respeta, aun sobre el cadalzo, su memoria; y derramando lagrimas, esparce flores sobre sus restos gloriosos, de qe. no ha podido despojarlo la mortalidad.

En este anticipado cuadro ya he presentado al insigne D. Guillermo Brown Comandte. de Marina y Coronel de los Extos. de la Patria, qe. despues de una cerie no interrumpida de triunfos inmarsecibles arrancados á los enemigos de la emancipacion de Sud America, hoy aparece en este tribunal, donde espontaneamente ha elegido presentarse sin los remordimientos qe. retraen á un delincuente. Su causa celebre pr. lo distinguido del personaje qe. sirve de materia, pr. los altos motivos qe. la han hecho formar, pr. su misma trasendencia politica, exitan imperiosamte. toda mi sencibilidad y mi interes cuando me veo en el decoroso empeño de defenderlo y poner en claro su conducta militar con los fundamentos qe. la justifican. No me arredra la naturaleza y aparato de este juicio nuebo en nuestra legislacion pr. el numero y graduacion de sus fiscales y el rango elevado de sus jueses pr. qe. este es un aguero fausto pa. mi de la distincion con q.e se mira al ilustre acusado. Menos me impone los terribles cargos qe. se versan sobre su manejo desde qe. dexó la Capital el 15 de Octubre de 1815, hasta su regreso en 818. Mi nonor está altamente comprometido á la faz de mi patria, y tal ves lo será muy pronto ante el mundo entero, qe. está en expectacion de la sentencia. Yo juro de nuevo, á la presencia respetable de V. E., no traicionar mis sentimientos pr. ninguna concideracion de la Tierra.

Talvez no ha presentado la America del Sud desde su gloriosa revolucion en un consejo de Oficiales Generales un acusado mas ilustre qe. el Coronel de Exto. D. Guillermo Brown. Sus importantes servicios en el año de 814, sus victorias navales qe. acabaron con la Escuadra imponente de Montevideo, y dieron en tierra con el primer baluarte de la tirania inaccesible á los esfuersos de dos sitios, y á la propagacion del sistema patrio, le constituyeron el Nelson de America, y el grande Almirante de esta nueva nacion. Su inteligencia, y su valor imperterrito le dieron mas nombre en el emisferio Meridional, y en el orbe militar, qe. á Temistocles en la Grecia, despues de su victoria naval de Salamina con qe. hunilló el poder de la Percia, y afianzó la importancia del Peloponeso. Mi deber ha calculado conbeniente echar una ojeada prolixa sobre el estado maritimo del pais, antes qe. Brown montase

nuestra escuadra pª. qᵉ. pueda graduarse toda la estension de su merito en aquellas jornadas memorables.

El inmortal 25 de Mayo de 1810 en qᵉ. amaneció el Sol de America, vio sobre el Rio de la Plata una fuerte Escuadra Española qᵉ. a mas de los buques de este apostadero principal, donde se hallaba un Teniente Gral. del ramo con la investidura de Virrey, y los primeros Gefes y Oficiales de la marina real, contaba porcion de transportes, qᵉ. no regresaban á Europa por los temores de la invacion Francesa, y de la disolucion de la Junta Central. Una generosidad del Gobierno ó acaso un rasgo de inexperiencia produjo la libertad en qᵉ. quedó esa clase privilegiada de enemigos, pª. dar la vela, á situarse en Montevideo. Buenos Airˢ. quedó sin una fuerza naval, qᵉ. protegiese su trafico, y su puerto. Montevideo vio ahogar en el inmediato Julio su livertad y sus derechos. Nuestras costas fueron la presa de un enemigo superior qᵉ. dominaba las aguas. El bloqueo de la Capital fue una consequencia precisa de su preponderancia maritima. Las expediciones al Paraguay y vanda oriental del Uruguay, pʳ. Sª. Feé y Paraná redoblaron las erogaciones, y retardaron las ventajas marciales. Una interseptacion hostil en solo la trabesia de cuarenta leguas obligó á un circulo de mas de trecientas, pª. los renglones de guerra y las comunicaciones oficiales. Las ventajas sobre la Plaza eran efimeras y parciales, cuando tenia el enemigo francos los mares pª. probeerse de viveres, y hacer ilusorias las calamidades de un citio. La silla del Gobⁿᵒ. se vio vacilar en sus fundamentos, bombardeada la capˡ., conserbando los marinos un crusero obstinado. El numero de sus trausportes fondeados en las balisas formaban una selba espesa qᵉ. confundia los ojos, y vinieron mas de una vez á la orilla de nuestras playas á jugar su artilleria pesada, é insultar el decoro de Buenos Ayrˢ. Montevideo era la Señora de los mares del Sud, y flotava su pavellon altanero entre las Islas y bocas de nuestras ensenadas y riachos. Los triunfos de Sⁿ. José, las Piedras, Cerrito, Salta y Tucuman no podian indemnisarnos del ultrage y obstinacion del primer asilo de la opresion. Era necesario, ó aprestar una escuadra pujante, ó eternisar una guerra, cuyos resultados serian al fin dudosos, agotados ya con su duracion nuestros recursos.

Un genio emprendedor y atrevido, fecundo en recursos, sin pararse las mas vezes en los medios de ponerlos en obra, proyectó la preparacion suspirada de aquella y tubo la suerte de realisarlo. La primer noticia de estar sobre las aguas fue la solemnidad y el aparato de sus triunfos. Dominando pʳ. encanto siete buques en un pielago inmenso, quedó ya en el instante á salvo nuestro honor vulnerado; se hizo el bloqueo de ese puerto mismo antiguo rival de nuestras glorias; se fixaron los limites de nuestra grandeza; y el pavellon vicolor, flotando sobre un oceano donde habia alguna vez aparecido embuelto en sosobras, destrosó el comboy Español compuesto de las Corbetas Mercurio, Mersedes, Neptuno y Paloma, de los Bergantines San José, Hiena y Cisne, del falucho Fama, una Goleta, una Balandra y un Lugre; libertó los pueblos orientales y abrió las puertas de la plaza importante de Montevideo, rendidos á discresion su General, sus Gefes, sus Oficiales y sus Tropas.

¿Y quien sino el Comandᵗᵉ. Brown fue el numen tutelar qᵉ. puso en juego los resortes delicados del genio? ¿A quien debió la Patria esos rtiunfos extraordinarios qᵉ. lo caracterisaron de heroe, titulandolo hijo de la victoria? ¿Quien empesó baxo mexores auspicios? Recordad su primer ensayo en la Isla de Martin Garcia batiendose solo con el Hércules barado y á tiro de fusil con ocho buques de Montevideo, seis de ellos de guerra, y dos baterias en tierra, habiendo perdido entre muertos y heridos la mitad de su fuerza. Reparad en los ochenta y dos balasos qᵉ. han acribillado su casco, y en esa mortandad espantosa qᵉ. ha causado al enemigo, y asombraos al verlo dueño de la fortaleza, y vencedor de sus enemigos. Recorred la Gazeta del dos de Junio, (n. 1.°) y el parte impreso dado desde Balisas el 19 de Mayo (n. 2) en qᵉ. se describen sus jornadas brillantes del 17 del mismo, á qᵉ. siguieron las acciones del 21. Pasad la vista pʳ. los oficios del Ministerio de la Guerra, y Hacienda del 8 y 26 de Mayo, y del 7 de Septiembre (n. 3, 4 y 5), y haced

alto en esas expresiones llenas de reconocimiento y amistad, qe. le dirije la autoridad Suprema. Ved ay al mismo hombre á quien hoy defiendo; conosed, quien es el qe. se mira acusado ante la Nacion de Sud America en el seno de Buenos Ayrs., que ha sido la palestra esplendida de sus hazañas.

Pero estos triunfos inmortales solo abrian la carrera qe. iba á correr el Comandte. Brown. El occeano pacifico debia ser el teatro de las nuevas empresas, con qe. meditaba afianzar el credito naciente del pavellon augusto del Sud. La libertad iba á echar raises profundas en las poblaciones de Chile y Lima, y preparar pr. las armas su emancipacion suspirada. Pero no quiero anticipar las epocas, y voy solo á recorrer las victorias de Brown del otro lado del Cabo de Hornos, y referir todos los susesos, qe. han tenido lugar desde su salida de la Capital el 15 de Octubre de 1815 hasta su regreso en 818. Sere muy sucinto en la narracion.

Preparada en la Capl. una fuerte escuardilla de siete buques en 1815, pa. triunfar los movimientos hostiles de la qe. se preparaba en los puertos de España contra nuestras costas, qe. debia mandar el Comandte. Brown, ordenó el Gobno. se sobreseyese en su armamto., y equipados suficientemte. dos buques de fuerza, el Hercules de la propiedad de aquel Gefe, y el Bergn. del Estado Trinidad con destino al crucero de los mares del Sud conforme á las patentes é instrucciones del 1 y 2 de Septiembre, dieron la vela á mediado de Octubre del mismo año, yendo á su cabeza el Comandte. expdo. Su navegacion hasta pasar el Cabo de Hornos nada presenta conciderable á nuestra memoria: pero obligados pr. los vientos y los mares á entrar al estrecho de Magallanes y atravesar por sus Islas entre restingas de piedra y vajios espantosos, mas de cuatro vezes el Bergn. Trinidad se vio juguete de las olas, y toco su sepulcro en una zona ingrata cubierta de hielo y nieves eternas, entre desfiladeros y rocas. La Tierra del Fuego, la Bahia Temor, y el Cabo Pilares, donde tubo qe. parar algunos dias, separado del Hercules, estropeado su casco, y en inminente riesgo su tripulacion, no davan esperanzas de llegar á un continente, qe. separaban entradas inaccesibles, Bahias y numerosas Islas solitarias, cuyo asilo no habia profanado todabia la planta del hombre. Una providencia especial, qe. velaba sobre los dias de Brown y habia decretado la prosperidad de America, solo pudo sacarlo de esas sirtes fatales, presentandole la Isla de la Mocha, donde aparecio despues de algunas horas la Trinidad acompañada de la Goleta presa Concepción prosedente de Lima á Chiloe, y del corsario Alcon qe. llegaba de Buenos Ayrs., habiendo estado fondeado dose dias antes de incorporarse en la Bahia de Sn. Francisco.

Luego qe. hicieron aguada los buques expresados, tomaron el rumbo á Valparaiso separandose el Hercules solo, siguiendo la costa pa. tocar en la Isla de Juan Fernandez y libertar los patriotas confinados pr. Osorio, qe. gemian victimas de la arbitrariedad. Pero desgraciadamte. se rompio el baupres y llebada la Fragata al arbitrio de las corrientes y los vientos qe. la alejaron de aquel precidio, rumbeando hacia una punta llamada Nasco, y despues hacia las rocas de las Hormigas vino á salir á quince leguas del Callao, apresando cerca del morro quemado la Gobernadora qe. partia de Guayaquil á Lima con varios comerciantes, libertando entre ellos al Teniente Coronel graduado D. Visente Banegas del Exto. de Nueva Granada qe. iba con grillos á la Capital y havia caydo pricionero de guerra. El 14 de Eno. de 816 se le unieron la Trinidad y el Alcon. El 16 se apresó el Bergn. Sn. Pablo; el 18 se tomó un Pailebot, echando á pique un Bergn.; el 21 cayó un Mistico prosedente de Pisco, y el 23 fondeo la expedicion en el Callao.

Aqui se abre una nueva escena de la constancia, de la libertad y del heroismo. Brown arma algunos botes qe. tripula con sus mejores marineros y tropa, los dirige al ataque qe. no tubo lugar pr. haberlos separado la obscuridad de la noche. El enemigo habia puesto una bateria en la playa desde qe. observó la escuadra; las embarcaciones mayores y varias lanchas armadas hacian sobre las nuestras qe. abanzaron al dia siguiente un fuego sostenido, pero poco certero. Se empeñó un combate desde el medio dia hasta la noche. La Fragata Fuente Hermosa fué echada á pique pr. nuestras fuerzas; muchos barcos se

estropearon conciderablemte., y las casas cituadas sobre las riberas tubieron unos daños sencibles, entregado el Callao al terror y al asombro de tamaño esfuerzo. Tres vezes se sucedieron los ataques; otras tantas flotó con orgullo el pavellon de America á la vista de un puerto enemigo donde no se habia soñado tremolase jamás. El Gefe de la plaza, desplegando todos los recursos pocibles sin esperanzas de alejar un puñado de valientes que lo arredraban, hizo echar los cables en la misma rivera, ató los botes á la playa, ofresio sien pesos á cada hombre qe. montase unos lanchones planos qe. aprestó el comercio. El temor y el interes sacaron de su estupor á los qe. antes dormidos no alimentaban el encono de la desesperacion y la verguensa. Ellos juraron reproducir en el siglo 19 las eccenas horrendas de Pisarro y Cortes en los hijos del Sud. A pesar de su empeño impotente el bloqueo aun se prolongó quince dias. Cayeron pricioneros á su vista la Candelaria prosedente de Chiloe, y la Consequencia qe. traxo de Cadiz un cargamento rico, muchos pasageros de consideracion y entre ellos el Gobernador de Guayaquil Brigadier D. Juan Manl. Mendiburo.

Pero faltaban riesgos inmensos qe. correr; y nuebos laureles qe. debia recoger el Comandte. Brown. El oficial Banegas, qe. habia dexado á Gauyaquil el mes anterior, daba las mejores esperanzas de la rendicion de este puerto, habiendo marchado sus tropas con direccion á Quito; la expedicion se puso en marcha á fuerzas de velas, dejando en la Isla de Mortajado situada en este golfo todos los pricioneros pa. su mayor seguridad con los viveres correspondientes. El 3 y 7 de Febrero fueron aprendidos dos Bergantines, fondeando el comboy en la Isla de la Puná á la entrada del rio de Guayaquil.

Resuelto el ataque pr. el Comandte. Brown en la misma noche, y trasbordado á la Trinidad escogio la mejor gente pa. asaltar el primer fuerte llamado Punta de Piedras qe. coronaban dose piesas de Cañon de á 24 y 18. Marcha Brown acompañado de la fortuna y del valor. Llega, trepa y vence. Las baterias son destruidas, quedan clabados los Cañones qe. desmonta inmediatamte., abandona el puerto escalado y va sobre la Ciudad con la prontitud del relampago á proseguir las ventajas de su gallardo triunfo.

En los suburbios de la Ciudad se habia cituado una fuerte bateria, los enemigos son desalojados con la misma prestesa. Un oficial con el bote del Bergantin y el de la Goleta pasaron con la competente tropa á desembarcarse y clabar la artilleria, pero permitieron contra las ordenes qe. llebaba qe. su tripulacion en lugar de regresar inmediatamte. á sus buques, verificada la operacion, entrasen á la Ciudad dando principio á un escandaloso saqueo.

No quedaba pr. vencer sino la ultima bateria de cuatro cañones de á 24. El Bergn. está sobre ella casi á tiro de pistola; el enemigo habia ya arriado la bandera Española, y se beia perdido sin remedio, cuando la fortuna inconstante vino á arrebatar del Almirante el triunfo qe. tenia en sus manos. La Trinidad se ve barada causa de una baja mar qe. sobre bino repentinamente; no hay bote alguno pr. no haber regresado los qe. habian salido; no tiene mayor practica el Piloto, la casualidad pr. ultimo da al enemigo lo qe. no debia prometerse del valor y de la pericia.

Cayó desgraciadamte., si, cayó prisionero el Comandte. Brown el 9 de Febrero, y en manos de un Gefe poco generoso D. Juan Basco y Pascual, Gobernador de la plaza. El quiso saciar su furor con unos rendidos valientes qe. tenian derecho á su consideracion. El tubo la barbara crueldad de empaparse en la sangre Americana, dexando qe. sus feroses satelites degollasen y tirasen á quema ropa sobre los infelises qe. aparecian sobre la borda. La sangre corria á borbotones pidiendo venganza. Los hijos del sud no eran mirados siquiera como pricioneros de guerra. Brown se despecha al aparato de ultrage tan extraordinario; se entrega á los transportes de su zelo ofendido. No hay ya en el, sino la noble la impotente desasperacion. El oye sin embargo el reclamo de su Patria y de su honor y lansandose á las aguas, mansion de los Cocodrilos qe. podian deborarlo, corre acia la Goleta qe. no alcansa, y prefiere morir en el salobre pielago, qe. mirar la afrenta con qe. se le trataba. Pero la suerte le reserbaba nuebos peligros, y no habia olbidado del todo sus favores particu-

lares. El cielo velaba sobre sus dias y alejaba una llubia de valas con qe. lo acosaban desde la playa las Milicias reunidas y los mismos vecinos qe. temian su existencia. Medita Brown y se resuelbe á un mayor arrojo. Salta otra vez á la Trinidad entre millares de peligros, de asecinatos y de crimenes. Hase un parentesis la misma carniseria, ó asombrada del esfuerzo, ó saboreando ya su mejor presa. El heroe no se turba; echando mano de una mecha ensendida corre á prender Sta. Barbara pa. bolar con el buque y acabar con los enemigos de adentro y los agolpados sobre la rivera. Tiembla el Gobor. de resolucion tan extraordinaria; jura pr. su honor guardarle á el y los suyos las consideraciones de pricioneros, y asi se entrega el Comandte. Brabura semejante pertenese exclusibamte. á una alma grande pa. las empresas insignes qe. inspira el patriotismo de lo extraordinario aun mas alla.

Bolbamos sobre la escuadra, qe. sencible á las desgracias de su Almirante y temiendo el mal trato que podia resibir de sus aprehensores, se presentó el dia siguiente en linea de ataque, empesando un fuego destruidor cuya continuacion intimaba á la Ciudad su ruina total. El enemigo se ve abligado á capitular. Van y vienen los parlamentos de la plaza, y al fin despues de un tratado solemne celebrado el 15, es debuelto Brown, con sus marineros y tropa, entregandose pr. nuestra parte la Candelaria, tres Bergantines con sus cargamentos, los pricioneros y la correspondencia de Cadiz tomada en la Conseqüencia.

Uno de los articulos del conbenio era cezar las hostilidase en la Ria, evacuandola á la brebedad posible. El honor del Coronel Brown en un pacto en qe. habia personalmte. intervenido pero qe. tiene pr. base la libertad de su individuo, sancionado pr. las Leyes de la guerra, le obligó á cumplir su tenor, habiendo sabido en la Ciudad qe. el Exto. de los Andes aun no se habia mobido de la provincia de Cuyo y qe. el del Rio de la Plata en el Alto Perú habia sido batido en Sipe-Sipe.

¿Se ha dado conducta mas acrisolada, serenidad mas á prueba qe. la del Comandte. Brown? ¿Una suerte mas contrastada, mas importuna y mas exercitada pericia? ¿Hay alguno á quien haya el mismo enemigo dispensado mayores concideraciones, y qe. le haya batido con mejor suceso? Leanse las gazetas de esta Capital del 24 y 25 de Mayo de 1816, del 13 y 20 de Julio del mismo n. 6, 7, 8 y 9 extractando las relaciones de las de Lima y Chile sobre las acciones en el pacifico, y no olvidemos qe. se llama en la del 24 de Mayo *nuestro insigne Comandte. Brown*, y qe. no se ha olvidado en aquella fecha *á los vencedores de Montevideo que se ilustraron su nombre en el mar del Sud con empresa de no menor importancia que tocan la raya de las aventuras notables*, como se expresa el editor de la misma. Pero sigamos la relacion.

Poco despues de dejar á Guayaquil, con rumbo acia las costas de Chile, el Capn. del *Alcon* D. Ipolito Buchard comenzó á desplegar un caracter inquieto y sospechoso, expresando qe. estaba disgustada la gente de su buque; qe. debian repartirse las presas, y qe. no pasaria mas el Cabo de Hornos pr. el mal estado de su casco. El Comandte. Brown hizo lo posible pa. aquietarlo, le ofrecia trasbordar á la *Conseqüencia* tanta mas gente del *Alcon*, qe. era del *Hércules*, y dejase la presa caminase en derechura á Buenos Ayrs., esperando esto seria bastante pa. quitar la desconfianza qe. tenia; pero nada era suficiente sino qe. se verificase la partición y Buchard ocupar la *Conseqüencia* con su tripulacion, temiendo de naufragar si pasaba otra vez el Cabo en dho. *Alcon*; po. como todo fue en vano, cediendo á la necesidad, y pr. ebitar otros males, cuyo origen el no habia provocado, tubo qe. dirigirse contra toda su voluntad á la Isla de Charles, una de las Galapagos, como consta del diario de Garcia donde se hizo la partición, tocando á Bouchad la *Conseqüencia* valuada en 30,000 pesos y al Comandte. Brown el *Alcon* tasado en 10,000 ps. De allí se separó Bouchard con direccion, segun se desia, á Filipinas y á las costas de Africa.

Es necesario al Coronel Brown buscar un puerto á cualesquiera trance, pa. hacerse de viveres qe. ya escaseaban considerablemte., y reparar el *Alcon*, cuyo estado triste no le permitia llegar á Buenos Ayrs. Por noticias del Oficial Banegas no muy lejos estaba situada la Bahia de Sn. Buena-Ventura, único puerto qe. tenian los independientes; asi fue indispensable entrar á Chocó sobre

el rio Dagua, donde anclaron los buques en un espacioso y seguro amarradero. El cirujano Hanfort y aquel Oficial se dirigieron á Cali, y Popayan en busca de auxilios anunciando al Gobierno su arrivo y ofreciendo los servicios q.e podrian hacerse á favor de la Livertad de America, como consta de la copia de la comunicacion inserta en el proceso á f——.

Durante esta comision se formó una bateria en la playa p.a proteger el puerto. El 2 de Mayo se tumbó desgraciadam.te el *Alcon* estancando el agua en gran porcion y se entró á carenarlo en un estero de Anchicaya. Al dia siguiente dio bandazo sobre el Bergantin *Socorro* q.e le servia de Chata echandolo á pique, y perdiendo los pocos viveres q.e tenian, pues era el depocito de ellos. Fue preciso abandonarlo enteramente.

Quarenta y un dias habia estado Brown en la Bahia de San Buena-Ventura, y no podia hacerse de viveres. Se habian originado porcion de enfermedades á la tropa y á la Tripulacion de escaseses y naturaleza de alimentos, como de la calidad peligrosa del clima. El Dr. Hanfort no parecia. Se sabia de positivo q.e el tirano Murillo se avanzaba rapidamente sobre esta parte de la costa p.r el camino de Novita. Nuevo compromiso de Brown, inminente peligro en su situacion apurada. El pasó p.r el dolor de dar la vela, y abandonar á su tierno amigo, á su digno paisano al Cirujano de su escuadra, en manos de la providencia; tuvo q.e hacer mas. Despues de pagados los indviduos de los buques autorizó q.e quedasen los q.e se lo pidieron, y se lanzó á los mares con hombres enfermos sin apoyo, sin recursos, sin esperanzas.

Por Abington, se dirigió Brown al Cabo de Hornos, á pesar q.e le imponian extraordinariam.te las noticias de Guayaquil, y las Gazetas de Cadiz q.e trajo la *Conseqüencia* en q.e se decia q.e una escuadra Española vendria á ocupar en union con los Portugueses el antiguo Virreynato de Buenos Ayr.s

Al llegar á las islas inmediatas un huracan espantoso echó el *Hercules* sobre el puerto Egmont, escapando primero p.r milagro de las rocas en q.e habia estrellado, estropeandose considerablem.te Este motivo, agregado á los anteriores, y mas q.e todo el encuentro á los 29 grados y ¼ de latitud, el 20 de Agosto, del Berg.n *Jannis* q.e salio de Montevideo p.a Plymouth, dandole la noticia q.e 12,000 portugueses se movian p.r tierra sobre Montevideo; q.e una escuadra de esta Nacion bloqueaba el Rio de la Plata; q.e el Sor. D. Ignacio Alvares habia salido del Gob.no.; q.e existian muchos partidos en la Capital (vease el diario de Garcia, f. 138) le obligaron á dirigirse á Pernambuco, primer puerto q.e se ofrecia, no creyendo prudente verificarlo a Buenos Ayr.s despues de oir esta misma opinion á sus oficiales en una junta á q.e los convocó p.r las ocurrencias q.e referia el Berg.n Ingles *Coronel Allen* q.e se hallaba al mismo tiempo, q.e el *Hercules* en el mar pacifico, y llevado sin duda de las propias noticias no marcho á Buenos Ayr.s directam.te como pensaba su Capitan, sino á la altura del Rio Grande, como consta de la declaracion de Brown, y de la expocicion del consignatario de aquel, D. Tomas Tair, á f— del proceso.

Ya le fue pues de rigorosa necesidad tomar el rumbo á la Barbada en la Bahia de Caliste en lo q.e consultaba la doble ventaja de entrar su buque en una rada provista y espaciosa, a un Pais neutral donde gobernavan sus paisanos, y donde debia prometerse la mas generosa hospitalidad. La humanidad exigia, la imperiosa obligacion de Gefe proveer el alimento de su tripulacion, y proporcionarles los auxilios de la medicina, p.r no verse mas en el duro trance de abandonarlos en una playa, como tuvo q.e hacerlo con su mismo hermano D.n Mig.l Brown q.e atacado de la fiebre quedó en Rio Grande al Norte de Pernambuco. Alli tambien llevaba el interes importante de saber con exactitud los acontecimientos de Sud America, y se ponian en aptitud de escrebir á los Diputados de Paris y Londres. De camino á ella en toda la costa de Sian no pudo conseguir reglon alguno de alimento.

El 25 de Septiembre fondeo en aquellas Balisas frente del pueblo de Bidge-Town; pero la circunstancia de haberse levantado dos meses antes la esclavatura habia hecho tomar al Gobierno de Inglaterra precauciones particulares. El *Hercules* fue registrado escrupolosam.te; tomados todos sus papeles; traido á tierra el Comandante Brown é intimado p.r S. E. Sir James Leith Gobernador y Comand.te en Gefe, á conseqüencia de una sentencia del Vice Almiran-

tazgo, qe. dejase inmediatamente el pais en direccion á qualquiera otro puerto libre, y se le debolvieron sus documentos. El 20 fue apresado el *Hercules* pr. dos oficiales del *Brasen* de S. M. B., Capitan James Sterling, llevandose otra vez los papeles, poniendo tropa Inglesa á su bordo, y dando el conocimiento á su Gefe qe. estaba en tierra. Brown reclamó su propiedad y le fue entregada nuebamente, con los documentos. El 28 á conseqüencia de ser invitado dho. Comandte. pr. Sterling pa. pasar á la Isla de Antigua en su compa. donde encontraria al Almirante, recomponiendo probablemte. su buque; y estando aquel punto en la misma direccion qe. Sn. Bartolome donde creia parar algun tiempo, no dudó seguirle, quando á las dos de la tarde de aquel dia, navegando entre la Barbada, y Martinica, fue repentinamte. abordado el *Hercules*, ocupado pr. fuerzas Britanicas, trasbordada su tripulacion al *Brasen*, tratados hasta los Oficiales y Coronel como pricioneros sin dejarles tomar de su bordo ni un real ni una muda de ropa á los qe. llamaban piratas pa. dar un colorido á tan inaudita perfidia.

Jamas se ha cometido en los altos mares tropelia mas escandalosa. Jamas la codicia, y la desenfrenada sed del oro, se ha encubierto menos á los ojos del mundo, de parte de estos inicuos aprehensores. Jamas la impudencia del Almirante Harvey llegó á un grado tan vergonzoso de prostitucion. La Fraga. *Hercules* apareció francamte. en la Barbada. Trahia las patentes é instrucciones del Gobierno qe. legitimaban su corso.

Nada habia extraido, ni introducido en aquella bahia. No habia una queja de algunos actos contra las Leyes de la Nacion, qe. hubiese cometido en los mares, ni estaba en los principios del Capitan qe. la montaba. Sobre todo su causa se havia ventilado pr. una autoridad competente en el puerto de Carlisle. ¿Que derecho tenia el Capitan Sterling, pa. asegurarla? ¿Como pudo en Antigua instaurarse un juicio pr. operaciones executadas en otro pais, qe. tenian la sancion de su respectibo Gobierno, y qe. eran ya de cosa jusgada ante un tribunal legitimo y absolutamente independiente de el? Pero aqui no pararon los atentados cometidos contra el derecho de gentes en el Comandte. y tripulacion del *Hercules*. No se quiso oirles una reclamacion, no se les dejó un peso del fruto de su trabajo pa. mantenerse. Todos fueron confinados á dose millas de la Ciudad en la bahia de Sn. Juan; donde espiraron tres oficiales y la mayor parte de los marineros y tropa. No se les curaba de sus enfermedades, se les escaseaba el alimento, no se les daba siquiera sepultura despues de su muerte. No: los barbaros Cannibales no hubieran hecho tanto en medio de su ferocidad, con sus verdugos implacables.

Asombra el extracto judicial de esta causa celebre que existe en poder del Coronel Brown, y el tenor de varios documentos, n. 10, cuyos fundamentos han indignado al pueblo de Londres, y han echado un borron sobre varios oficiales de su Nacion. Llegó la injusticia al extremo de comprar individuos del buque pa. qe. declarasen cuanto se les antojaba con el fin de apropiarse el cargamento. Los testigos qe. debian deponer eran pr. comun embriagados pr. los agentes del iniquo Sterling. La sentencia recayó en fin, y fue condenado el *Hercules* pr. buena presa por la infraccion de una ó mas Leyes del comercio, y la navegacion contra las instrucciones dadas el 23 de Abril de 1816 á los Almirantes Ingleses, de guardar la mas estrecha neutralidad entre los buques Españoles y los de las provincias disidentes de America.

Instalado el recurso en la Capital del reyno, donde se dirijió Brown en 17 de Abril de 1817 y teniendo qe. afrontar todo genero de sacrificios pa. estallar los proyectos del consul Español Garcia qe. queria intervenir en el asunto de su rey, n. —, ha sufrido en aquella parte del mundo las escaseses y privaciones qe. son consiguientes á la ruina de su fortuna, y á la disminucion de su credito. Al fin el asunto ha debido terminarse en el mes anterior en la Alta corte del Almirantasgo, segun le escriben sus tres abogados el 23 de Julio en la carta original y traduccion qe. acompaño, n. 12, y al asegurarle qe. su presencia ya no era necesaria en Londres, habiendo pr. apoderados á los Señores Ulet y Compañeros qe. eligio tambien nuestro Gobierno pa. reclamar su accion, se hizo á la vela en el primer buque, qe. salió, dirigiendose á esta Capl. para

responder á los cargos, qe. sabia desde la Europa se bersaban desgraciadamente sobre su conducta.

A presencia pues, de las anteriores reflecciones y datos ¿qe. es lo qe. pudo hacer y no hizo el Coronel Brown durante su corso sobre las aguas del pacifico pa. conserbar el honor, y reputacion del pabellon Sud Americano y salvar las propiedades de esta Nacion qe. fluctuaban entre los peligros qe. ofrece la naturaleza pr. un lado á un buque sosobrante en lucha con los elementos como la *Hercules*, y los qe. pr. el otro ofrecia el estado politico de esta parte del globo?

Pero ved aqui el momento en qe. hace crisis la causa memorable de Brown. Ved ahi la cituacion en qe. lo aguardaba, despues de haberlo presentado como un heroe, acreedor á nuestros respetos y eterno reconocimiento. ¿Que diran ahora los qe. estubieron prevenidos contra su manejo? ¿Los qe. abenturaron qe. Brown habia marchado de Buenos Ayrs. pa. no regresar jamas á el? Pesemos las circunstancias, en qe. ha elegido venir á la Capital. Brown tenia su esposa y sus hijos en Inglaterra en el dulce seno de su familia. Nadie lo habia llamado á la America despues de su salida pr. edictos ni reclamaciones; tocaba ya el termino de su causa é iba á disponer tal vez en Europa de una conciderable fortuna. Estava en Londres bajo la salvaguardia de las Leyes en absoluta libertad, y sin riesgo alguno de perderla. No se le ocultaba qe. en Buenos Ayrs. generalmte. se abrigaban contra él impresiones fatales, qe. sus pocos bienes estaban confiscados, que no trahia otro patrimonio qe. su honor, quando la proteccion y asilo qe. debia prometerse era una rigorosa pricion, pr. qe. era del decoro del Gobierno imponerla, y del interes y delicadeza del mismo sufrirlas y reclamarlas imperiosamente. En qualquiera Nacion extrangera viviria sin trabaxos, y contaria con la impunidad de toda accion cometida en America. Pero nada le detiene, el quiere compareser á qualquier costa en el seno de un pais qe. lo habia acogido, y desvanecer personalmente sus acusaciones. El no puede tolerar qe. cubiertos sus compañeros de armas de los triunfos qe. les preparó lleve el solo pr. mas tiempo el sobre escrito horroroso del crimen. El se ha presentado con la noble confianza qe. inspira una conducta sin mancha. Hace alarde de perteneser al cuerpo militar, cuyos fastos ha honrrado con repetidas victorias. Se gosa en ser miembro de la gran familia del sud, cuya causa ha sido el norte de sus anhelos: olvida pr. ultimo la pricion y las desgracias qe. ha sufrido desde su llegada pa. no pensar sino en las notas horrendas qe. va á desvanecer y con qe. se ha querido denigrarle á los ojos de su nacion.

Jueses respetables qe. me escuchais. Brown esta ya en vuestro tribunal, no demandando gracia, sino reclamando justicia. Tal vez dentro de una hora lo hareis aparecer entre vosotros, po. pensad qe. os debe concideraciones su mismo infortunio. El no desconose la magestad de vuestra representacion, po. os respeta sin temores. Tiene su confianza en vosotros, pr. que vais á ser los organos de la Ley, y los justos arbitros de su suerte. Solo le duele qe. el magnanimo pueblo de Buenos Ayrs. no estubiese hoy reunido en este lugar, pa. oir pr. su boca y la mia su completa justificacion. El habria querido darle pruebas aun mas desisibas de su conducta militar, presentandole en persona los hechos y sus fundamentos pa. que depuciese sus impreciones contra el. Pero vosotros qe. hoy representais judicialmte. la nacion entera, llenareis, como me lo prometo vuestro deber sagrado, el llenará el suyo en la de un Gefe acusado, y Ciudadano de Sud America. Yo respondo desde ahora de su vindicacion. Voy á examinar todos sus cargos.

Divididos en dos clases creo, sin equibocarme, haber satisfecho á la primera consistente en los qe. se adducen contra el inmortal Brown relativamente á su conducta militar en el inmenso pielago qe. surcó, solo con ofrecer á la conciderasion de tan circunspecto tribunal esa serie de penalidades qe. contrastaron el exito brilante de las empresas y hacer hoy en su justificada historia todo el honor á qe. es acrehedor la constancia de una alma grande pa. quien estaba reserbado el sufrimiento de ellas.

Resta solo indemnisar al acusado de los qe. pertenecen á la segunda clase, y son aquellos qe. se hacen nacer de los pasos ocurrentes desde qe. se separó

de esta Capl. hasta qe. dió la vela de la Colonia. El cumulo de los qe. resultan sobre este punto son reducidos á dos pr. un raciocinio imparcial y reglado. Trataré de ellos metodicamte. y puedo anticiparme la promesa qe. ellos desapareserán como un prestigio. Sea el primero haberse resistido el acusado á regresar desde la Colonia pa. resibir credenciales qe. lo autorisasen en el mando de la expedicion. El segundo ya se está indicando pr. si mismo y se deduse pr. legitima conseqüencia del primero, haber echo un corso sobre los mares del oceano pacifico en la clase de pirata y desertor antes qe. en la de un Comandante corsario.

Toda la fuerza del primer cargo se toma del oficio contestado pr. el Coronel Brown desde la Colonia al Gobno. qe. le imbitaba regresase al frente de esta Capl. pa. qe. tomase despachos qe. le autorisasen el mando de la expedicion; en qe. produciendose con un lenguage sincero sin libertad, y franco sin exeso, le asegura conciderar pr. superfluo el regreso qe. se le exigia pr. tener en su poder los documentos nesesarios pa. hacer el corso, añadiendo, talvez arrebatado de un zelo menos prudente, qe. dexaba gustoso un pais, en qe. no era conciderada la virtud. Esta ultima exprecion ha producido en el sumario tantos cargos, cuantas son las glosas qe. de ella se han hecho. Afortunadamte. ninguna pasa la linea de pura y mera presuncion en el merito del proseso: y aun qe. apuradas al judicial arbitrio interrogante, se ha llebado hasta el estremo de inferir qe. mi protejido realizó una ausencia perpetua qe. deberia clasificarlo pr. desertor, intentando robusteserse esta congetura con la fuga de su Esposa; la carta escrita pr. esta Sa. desde abordo de la fragata Anfion desbanese todo el aparato de este cargo, y pone en manifiesto la inosencia del Gefe prosesado, qe. no tubo ni la mas remota idea, cuanto menos complicidad en qe. su esposa se pudiese trasladar á Inglaterra en solicitud de un marido cuya suerte nadie la podia jusgar sino desventurada, pr. la carencia absoluta de noticias, en orden á su existencia despues de los susesos de Guayaquil. Pero convirtamonos al cargo principal dejando pr. ahora sus deribados.

¿Quien podrá en vista del citado oficio de Brown condenar á su autor como incurrente en el crimen de insubordinacion? Hagase comparacion entre el oficio qe. motivó el de contestacion y los articulos con qe. el Gobno. instruyó y autorizó al Comandte. expedicionista y armador de los buques en corso. Pongase este tribunal respetable en conocimiento de qe. Brown pr. entrar en el pacto especial de equipar buques corsarios no habia perdido el titulo de Comandante de la marina del Rio de la Plata con qe. fué condecorado pr. decreto Supremo en 1814. Adbiertase la forma supositiba con qe. se habla del Comandte. de la expedicion sin especial denominacion de otro qe. no fuese el Coronel D. Guillermo Brown, en el reglamento qe. se dió pr. base del contrato, y habremos arribado á un pleno combencimiento de que el acriminado Coronel Brown contestó con oportunidad, creyendose autorisado legitimamente pa. mandar la marina del Estado limitada en aquella ocasión al Bergn. Trinidad destinado en corso.

Para qe. pudiese ser adecuado y exacto el cargo era preciso qe. Brown hubiese renunciado expresamente en el contrato el mando de la Hercules qe. como á propietario le pertenecia y prestadose expontaneamente á que se depositase en otro oficial cuya aptitud fuese de su aprobacion, resultando pr. un legal consiguiente qe. no cometió algun exseso poniendose en exercisio de su destino y con un derecho pa. representar al Gobno. por medio del citado oficio la innesesariedad del regreso exigido, en su opinion, pr. principios equivocados, no menos qe. pa. reselar sin imprudencia y sin ofender la autoridad suprema de la eferbecencia de paciones qe. ha señalado el año quinse entre los de la revolucion, el qe. pudiesen sus emulos jugar el resorte de la intriga hasta arruinarlo.

Una inmediata interesencia en los cresidos desembolsos qe. habia sacrificado pa. el apresto de los buques; un ardiente patriotismo qe. lo llamaba con urgencia á obrar en la causa de Sud America; el influxo con qe. suponia á sus rivales en la administracion de aquella epoca, y mas qe. todo esto la poca instrucion pa. hacer uso y eleccion de las frases mas cultas qe. ofrece el idioma del pais, fueron precisamente con-causas necesarias qe. arrancaron del Coronel

Brown una contestacion q^e. al mas podria graduarse p^r. una produccion menos cibil; á q^e. no se habria seguram^te. acomodado en otras circunstancias q^e. las del año asiago.

Yo separaria la vista de ese auto supremo pronunciado á conseqüencia sin precedencia ni de la mas triste formula judicial q^e. lo afiansase, p^a. despojar al Coronel Brown del titulo q^e. le adquirieron sus serbicios importantes, sino encontrase en el anticipada la defensa del benemerito acusado. En aquel terrible fallo se declara con fha. 23 de Octubre q^e. la autorisacion conferida á Brown en 19 del mismo mes solo habia tenido p^r. objeto traer los buques á la dependencia del Gobierno. Con q^e. es evidente q^e. el acusado fue competentem^te. autorisado p^a. dirigir el corso q^e. contrató en la mar del Sud pues encontramos un documento q^e. compruebe tal autorisacion. I si ella es positiva ¿como se hase cargo á Brown de haberse erijido en Comand^te. de la escuadrilla y haber emprendido el corso sin credenciales q^e. lo legitimasen? ¿I como tambien es q^e. se hace merito en el sumario de resistencia á bolber de la Colonia quando si pudiese clasificarse p^r. tal en un ultimo caso, el sumiso y sencillo contesto del oficio de 17, ella fue condonada en 19 p^r. la autoridad suprema q^e. en esta fha. le autoriso de nuebo? Es verdad q^e. se les dá el valor de una vehemente sospecha á las indicaciones ministeriales repetidas sobre el nombramiento de Comand^te. para dirijir la expedicion, acordado con Brown en la persona de su hermano mas estas indicaciones han quedado confundidas en la inverisimilitud, asi p^r. no apareser una constancia de un hecho, q^e. si algo tubo de berdad en su origen, debio ser la de un proyecto comsebido en las tinieblas y sin la espontaneidad de Brown, como p^r. q^e. se hace absolutam^te. increible q^e. este hombre nacido p^a. terror de los Españoles cediese de grado la oportunidad de hacer su nombre mas ilustre y espuciese su fortuna á la inexperiencia de otro alguno que no tubiese un interes igual al suyo en el giro de la expedicion. Comprobado ya q^e. Brown estubo lejitimam^te. autorisado p^a. mandar los dos buques corsarios ya fuese interpretando q^e. conserbaba su antiguo titulo de Comand^te. de la marina del Rio de la Plata al abrigo del silencio q^e. sobre el nombram^to. de otro se guardó, tal vez estudiosam^te., en los articulos del combenio, ya fuese p^r. haberlo autorisado de nuevo en 19 de Octubre segun la expresion del Gobierno ¿q^e. es lo q^e. queda en el oficio y conducta de Brown digno de castigarsele ni aun con un simple arresto? ¿Serán acaso algunas personalidades q^e. en el se mesclan determinadas á este ó aquel Ciudadano? ¿O sera el haberse embarcado sin ponerle en noticia del Gob^no. previamente? Pero seame permitido obserbar q^e. si el haber dado á lo primero una injerencia de estimacion publica en la causa, le ha hecho perder muchos grados de su decoro, lo segundo solo puede estimarse p^r. una falta de urbanidad q^e. hacian disculpables las circunstancias. Pero aun existen pruebas mas relevantes q^e. exibir en desbanecimiento del segundo cargo á que descendemos, y q^e. parese embuelto en el primero. Si es evidente q^e. Brown concervó durante el corso la posecion de su titulo yo habre logrado presentarle ante V. E. libre de la execrable nota de pirata y decertor q^e. hace un contraste con su opinion ilustre. Un muy facil recurso se me presenta p^a. cumplir la promesa q^e. antisipe.

Yo quisiera faborecer p^r. un instante el empeño (si es q^e. lo hay) de acriminar al Coronel Brown, suponiendo q^e. tan distante de haber conserbado la posecion de su titulo el se marcho de esta Cap^l. sin la combeniente autorisacion p^a. hacer el corso ó al menos despojado de ella p^r. el indicado supremo decreto; con toda esta bentaja en su favor habrán de ceder sus acusadores. Es preciso hacer recuerdo del legal principio q^e. atribuye al poder supremo la alta facultad de rebocar sus decretos y de restituir el q^e. despojó. Esto es cabalmente lo q^e. practicó el de las Provincias Unidas quando ya restituyendo ya reconociendo y confirmando en Brown el titulo de Comandante de la escuadrilla corsaria en el mar pacifico, asi lo publico en solemne forma ministerial p^r. la gazeta q^e. acompaño; ¿y será justo decoroso y conforme á los principios de la suprema dignidad el publicar a Brown p^r. Comand^te. quando la Patria se gozaba en los triunfos con q^e. este hijo daba estension al poder y valor del pueblo argentino; y q^e. se le hayan de hacer perder esas considera-

ciones, esos derechos adquiridos á costa de sangre trabajos, y sacrificios, en el fatal momento en q^e^. traisionandole la fortuna le haya reducido á la humillante situacion de verse acusado, sirviendo de capitulos á su acusacion los servicios mismos q^e^. se ostentaron en cambiada faz? No Señor: la supremacia es reglada p^r^. los principios inmutables de la justicia, y á todo Ciudadano le es impuesto el deber de conserbarle esa brillantes.

Si la sola fulminacion de una causa criminal al Coronel Brown ya compromete el exito de las acciones, q^e^. reclama la Nacion ante el Almirantasgo de Londres sobre las propiedades apresadas a bordo del *Hercules*, indudablem^te^. un fallo disfaborable en ella comprometeria la dignidad misma del Gobierno supremo y prepararia la infelicidad de America. No olbide V. E. que Brown es estrangero de origen y q^e^. en sus trabajos y persecuciones tal vez se le presente al Almirante Cockran un quadro de su futuro destino, y á los demas estrangeros q^e^. han tomado parte en nuestra lucha ó esperamos y nesecitamos q^e^. la tomen, un motibo q^e^. los retraiga de buscar nuestra sociedad. En fuerza pues de lo espuesto y justificado, yo debo esperar y espero q^e^. V. E., declarando inosente al Coron^l^. Brown, con restitucion al gose de su opinion, de su fortuna y de su empleo habrá, cuando no hobrado la felicidad, al menos dejado de apurar los conflictos de nuestra angustiada Patria, ordene con conceqüencia publicar p^r^. la prensa, sea cual fuere, la sentencia q^e^. se pronunciare. — Buenos Ayr^s^. Abril 14 de 1819. —

Mar^no^. B^to^. Rolon.

———

D^n^. Matias de Aldao Sargento mayor de Exto. al servicio de la Marina, y en la actualidad unico Fiscal en esta Causa &^a^. -

Vistos y examinados los cargos que resultan de este Proceso contra la persona del Coronel D. Guillermo Brown, aparece desde luego q^e^. el expresado Coronel en su salida de este Puerto con la Corveta *Hercules* y el Bergantin *Trinidad*, quebrantó las leyes mas sagradas de la obedien^sa^. militar, bulneró los altos respetos del Gov^no^. del modo mas escandaloso, y se apoderó y substrajo de propia autoridad las considerables propiedades del Estado con q^e^. havian sido equipados ambos Buques. Que en el corso en el mar Pacifico, y demas operaciones militares sobre las costas y puertos enemigos en aquellos mares, faltó aun á las instrucciones q^e^. se le habian dado á su hermano y de que se apoderó tambien arbitrariam^te^. tan solo p^a^. quebrantarlas; y ultim^te^. q^e^. en su retirada sobre los puertos del norte consumó todos sus excesos con una desercion no correspondiente á las confianzas y distinciones con q^e^. le havia honrado el Gov^no^., substrayendo consigo unos fondos responsables entre otras cosas á las acciones del Estado y al pago de sus suplementos.

Por el Proceso es un hecho constante q^e^. los Buques expresados fueron armados en el año de 1815 á hacer el corso á nuestros enemigos en el Oceano Pacifico, el prim^o^. al mando de D^n^. Miguel Brown, y el segundo al de D^n^. Watter Dames Chity, de los que fué armador el Coronel Brown: en este concepto se facilitaron por el Govierno todos los pertrechos y utiles necesarios q^e^. constan de las relaciones dadas por los Guarda Almacenes del Estado: y se dieron las instruccion^s^. p^r^. parte del Gov^no^. con la generosa buena fe, y todas las consideraciones q^e^. creyó deber otorgar á un Gefe como Brown: mas no bien se creyó este con los elementos precisos p^a^. realizar los ocultos planes q^e^. abrigava, zarpa clandestinam^te^. de este puerto y se erige en Gefe Pral. de la Expedicion sin la menor licencia ni autorizacion del Gov^no^. p^a^. ello.

Sorprendido este con tan inesperada resolus^n^., aun no quiso echar en olvido los servicios del Coronel Brown, y tomando un medio capaz de reducirlo á su deber, evitarle su ruina, y consult^do^. decorosam^te^. los respetos á la Autoridad, le requiere á q^e^. buelva con los ofrecimientos mas generosos de su parte, en la orn. de 16 de oct^e^. de 1815 á f. *13 D.* Mas esta medida no produce otro efecto que insolentarlo, y su respuesta de 18 del mismo á f. *13 D;* á pesar de la excepcion de estar mal traducida, no se save á quien es mas ofensiva, si al pueblo todo Americano, á los respetos del Gov^o^. ó al honor y agradecim^to^. del Gefe q^e^. la dirigia, asegurando que no esperase S. E. que él bolviese á un pais donde los picaros eran favorecidos,

y los hombres virtuosos despreciados. El Coronel Brown apresura de suerte sus operaciones qe. se priva él mismo de la segunda orn., con que al fin se le autorizó, por las razones qe. se indican en el Supremo Decreto de 23 de Octe. de aquel año (f. 14 D) qe. no recivió pues tiene declarado á f. 39 P no haver llegado á sus manos mas orden qe. la de regreso qe. quebrantó.

No le favorece el arto. 15 de la Contrata á que se acoge, como ni pueden disculparlo las protestas qe. alega de la tripulacion de ambos buques. Lo primero solo trata de qe. él era un mero armador, y lo segundo ni consta en el diario como debia, ni es de creer qe. no lo huviera alegado entonces en sus contextaciones al Govno. Ademas el Govno. llamandolo le ofrecia autorizarlo, y en este caso, ó no creyó al Govno. y en esto mismo cometió un crimen, ó si lo creyó no havia un motivo pa. las protextas de la Tripulacion quando no se tratava de quitarle el mando sino de darle ese mismo caracter qe. anhelava.

No es menos reprehensible su conducta en todo el Corso y operaciones qe. adoptó contra los enemigos. El faltó enteramente á todas las instrucciones qe. se dieron y ornzas. qe. se reencargaron. No dió un solo aviso, ni se dignó dirigir la menor comunicacion al Govno., ni de las ocurrencias particls. de su expedicion, ni del estado de aquellos puertos como se havia prevenido, aun teniendo pa. ello proporciones, particularmte. en la *Conseqüensia* y *Governadora*, antes de las empresas desgraciadas de Guayaquil: dejó de remitir pa. su juzgamiento la mayor parte de las presas como debió hacerlo para segurar con tiempo los intereses del Estado y el premio de los apresadores, alejando el odioso caracter de un vasallo revelado sin ley ni dependencia: y por ultimo repartió las presas á su arbitrio sin esperar mas conztansa. de su legitimidad qe. su sola decision. Estos excesos no se cohonestan con decir que el no tener oficiales capaces de desempeñar el mando de las presas le privaron de remitirlas, pues el debió quando propuso al Govno. la oficialidad pa. la dotacion de dhos. buques, como hace todo Armador, estar suficientemte. satisfecho de su inteligencia, y si no los tuvo, qe. no es de creer, esto solo conduce á realzar los criminales efectos de su fuga y primera desobediencia.

Finalmte. el Coronel Brown consumo su desercion quando haviendo vuelto a estos mares no entró en este puerto como debia, y como lo hizo el Capitan Buchard con la *Conseqüencia* y el *Paylebot* poco tiempo antes. Qualesquiera que fuesen las noticias qe. se le huviesen dado pr. los Pasageros qe. se tomaron en la *Conseqüencia*, jamas pudo ni devió considerarse autorizado pa. alejarse del Govno. de quien dependia, ni esperar de un puerto extrangero mejores noticias qe. las qe. mas comodamente podia adquirir en un puerto nuestro como el Rio Negro de adonde estuvo cerca. Pero á la vista está qe. no pensó jamás entrar en el de Sta. Catalina pues consta pr. el diario qe. estando la *Hércules* el dia 15 de Agto. de 1816 en la Latd. S. 32.° 30′ distancia de la costa 100 legs. tuvo vients. favorables pa. tomar dha. Isla, y no lo verificó antes pr. el contrario tomó la vuelta contraria del E, a separarse de la costa e hizo despues rumbo á cortar el paralelo de Cabo Frio en cuya derrota se encontró el dia 21 del mismo mes con el Bergantin Ingles *Janne* procedente de Montevideo con destino á Europa en la Latd. S. 28.° 3′ y Longd. de Londres 36.° 9′O; por consiguiente no son las noticias recividas pr. este buque las qe. le hicieron variar de la resolucion de entrar en dha. Isla sino su deliverada resolucion manifestada desde los principios de no volver mas á este pais. El Coronel Brown quiere salvar este cargo diciendo qe. él no llevava la derrota, y qe. ignora en qe. haya consistido esta variacion, como si esto le pudiera valer, pues aunque él no la llevase no por eso deja de tener conocimto. de ella, mayormte. en una cosa en qe. hasta el ultimo marinero advertria. qe. el rumbo del Este era contrario al del N. O. acia donde demoraba la Isla y los vientos le favorecian.

Por lo qe. respecta á las noticias siniestras que dice le dió el *Janne* y lo condujeron á la Barbada, se hace increible qe. habiendo estado el mismo Coronel Brown á su bordo dejase de averiguar lo cierto que sucedia á la salida de dho. buque de Montevideo, mayormte. quando no se nota un interes de parte de esta de disfigurar la verdad: y no habiendo hasta su salida sucedido nada con los Portugueses, como no sucedió hasta cinco meses despues que invadieron nuestro territorio, mal pudieron decirle qe. estos quedaban sitiandolo; corrobora esto mismo el no constar en el diario esta particularidad, ni la de haver la oficialidad y tripulasn.

pedido irse á la Barbada; dirigiendose despues á Pernambuco y Rio Grande en donde estuvo pr. mas de cinco dias en comunicacion con tierra abasteciendose de quanto necesitava sin la menor extorcion.

Es ademas muy vergonzoso qe. a cada paso se escude el Conte. Brown para todos sus descargos con que la tripulacion lo precisó: la tripulacion lo quizo: la tripulacion lo dispuso: está bueno que en caso raro el Comte. consulte á su oficialidad, po. que esto se haga en las cosas mas tribiales ni es conforme á su caracter, ni condice con el interes primitivo que manifestó esta misma tripulacion en que mandase la expedicion el Coronel Brown, pues mediando una tal confianza él debia obtener su deferencia y conformidad mejor que otro alguno.

En conseqüencia de todo el Fiscal opina que el Coronel Brown en otra qualesquiera parte y en otras circunstanss. por las disposiciones mas terminantes de la ornza. en su crimen de desobediencia é insulto al Govno. Supremo, por la substrasn. de unos intereses privilegiados que se llevó consigo, por la arbitrariedd. con que obró en el corso y dispuso de las presas sin dependencia de autoridad alguna, ni esperar su decision sobre la legitimidad de ellas, en una palabra por su desercion que tantos comprometimientos ha producido á la Suprema autoridad del Estado con los juicios pendientes en los Tribunales de Inglaterra debia ser exemplarmte. depuesto de su empleo y sugetado á la ultima pena á que es acreedor; pero teniendo en consideracion los grandes servicios que este oficial ha contraido en favor de nuestra causa, destruyendo con su acreditado valor en estos mares el poder maritimo Español, que tantas ventajas nos ha producido, con otras consideraciones detienen al Fiscal para pedirle en forma como deviera, y conformandose por ahora á la moderacion con que ntro. Govno. quiere marcar toda su conducta pa. con las naciones que le observan, aunque sea pecando en un exceso. Concluyo por la Patria qe. al Coronel D. Guillermo Brown se le recojan los Despachos que tenga de este Govo. y que se confirme y se le intime el Decreto Supro. de 23 de Octe. de 1815 a f. 14.D., procediendose al embargo y venta de los vienes que se le encuentren en esta Ciudad para cubrir las acciones del Estado, como asi mismo se den al propio efecto las ordenes é instruccions. necesarias á ntro. Diputado en Londres para reclamar lo embargado á dho. D. Guillermo Brown, como correspondte. al Estado y subditos de él cuyas acciones quedan expeditas pa. las reclamaciones qe. les competan. — Buenos Ays. 28 de Mayo de 1819.

Matias de Aldao.

Hallando convencido al Corl. Dn. Guillo. Brown del Crimen de insubordinacn. y falta de respeto al Supremo Govno. y que su conducta en el corso qe. hizo sovre el mar pacifico ha sido en todo abuciva, advitraria y desarreglada, Juzgo se ha echo acreedor a todo el rigor de las penas qe. señalan las ordenanzas del Exto. y Marina pa. estos casos; po. teniendo en consideracn. los servics. importantes qe. ha rendido á la Patria este ofl. y qe. se ha presentado boluntariamte. pa. ser Jusgado, y ultimamte. qe. este crimen aparece condenado pr. las orn. Suprema del 19 de Octe. de 815 qe. corre en la causa a f. 15 del Legajo de Documtos. Es mi voto, qe. se le recojan los Despachos de su empleo y qe. el Supremo Govierno sea indegnisado de sus acciones pa. los suplemtos. qe. hizo pa. armar dhos. Buques, tomandose pa. ello las medidas qe. se estimen mas convenientes.

Agustin Herrera.

Guerra

Paso a manos de V. S. los dos Cuerpos de Autos pertenecientes á la Causa segda. contra el Coronl. Dn. Guillermo Brown sobre su conducta, y mala versacion durante el corso en las costas del Mar Pacifico con la sentencia pronunciada pr. el Tral. Militr. de Justa., y mi conformidad previo dictamen del Audr. del Exto., pa. qe. elevandola V. S. al conocimto. de S. E. recaiga su aprobacon. o lo qe. fuere de su supremo agrado.

Dios gue. á V. S. ms. as. Buen.s Ays. Agto. 19 de 1819.

Nicolas de Vedia.

S. Seco. de Estado en el Departamto. de la Guerra.

(1). El Xefe del Estado mor. gl. elevando dos Cuerpos de Autos pertenecientes á la Causa seguida contra el Coronl. Dn. Guillermo Brown sobre su conducta en su navegacon. en las costas del Pacifico, con la senta. del Tral. militr. y su conformidad previo dictamen del Audr.

Bs. As. Agto. 24/810.

Al Auditor gral.

(Hay una rúbrica). IRIGOYEN.

Exmo. Sr.

La causa del Coronl. Dn. Guillermo Brown juzgada en la mesa de la justa. por el tribunal militar con la severidad de la ordenanza, condenandole á la exhibicion i perdida de sus despachos y empleos é indemnizacion del Erario, reclama del Poder Supmo. de V. E. el sello de su sancion, que a consepto del Asesor debe librarse pr. mas altos principios.

Sin entrar al por menor de la clasificacion i graduacion de los cargos de la acusacion, ni á la de los medios esforzados en su defensa, hay en la jurisprudencia pubca. dos principios notables acreditados en la historia desde la antiguedad mas remota con egemplares que ella nos ha trasmitido con los fallos que despues han servido de modelos.

M. Aquilio Genl. de Exto. acusado de concusion i salbado á merito de los importantes servicios que havia prestado á la Republica, unico medio que empleó en su defensa el celebre Orador Antonio: Horacio el Joben ensangrentando atrosmente la marcha del triunfo con que Roma celebraba su vencimiento sobre el Coriféo de Alba, indemne del suplicio de la mas justa venganza, i del furor del Pueblo irritado por la accion mas cruenta, por haber reducido los Albinos á la lei de los Romanos: Fabricio exhaltando á la dignidad i honor del Consulado á Cornelio Rufino, hombre perverso, ladron conocido, acusado de peculado, i satisfaciendo á la censura que se hacia de su sufragio pr. esta causa a que preferia ser robado por un ciudadano á ser prisionero del Enemigo, estos, i muchos mas egemplares que provee la Historia, dan por resultado, que en estas causas famosas hai una compensacion de los crimenes con los servicios, i que (segun la senta. de Quintiliano) se puede absolver al criminal, quando es del Supmo. interes publico salbarle.

Brown, mas celebre i recomendable que Aquilio i Horacio por la importancia i credito de sus servicios a la causa desta America; mas interesante y necesario en la situacion preste. que Rufino; no convencido como aquellos en los cargos de que se le acusa, bien digno es qe. el fallo de su causa se nivele á su modelo.

La inobeda. a las ordenes del Govierno, principal capitulo del Proceso, que retrayendole del destino de la gloriosa empresa meditada, en qe. se consideraba mas importante que el que se le preferia, habrian pribado al Pais del credito de sus hazañas, tal vez no está bien calificado i liquido: los sucesos comprobaron su resolucion, arrancaron nuestras publicas aclamaciones, i acaso podria creerse que Brown en la atitud de responder como se aconsejaba al Duque de Medina Sidonia Gefe de la Armada Nabal de Felipe 2.° contra la Reina Isabel persuadiendole á batir la Escuadra Inglesa en Plimouth saliendo de las ordens. que llebaba: *asáz se obedece, si se vence,* y perdio desgraciadamte. por no haberse deferido el consejo: tan cierto es, que hai ocurrencias felices que es importante aprovechar, en las que, decidiendo el suceso de la suerte i fortuna de sus causas, celebra el triunfo, i justifica el premio la gloria del resultado que en un exito adverso habria reprehendido.

El interes del armamto. i presas defraudado, i perdido al Erario, tal vez tampoco es un cargo depurado i liquido: mas, si lo fuera, es incomparablemte.

---

(1) Nota que se halla al margen en el original.

de mas inestimable valor lo que nos ganó; i esta en ese interés mismo de la indemnizacion promoverla con su nuevo destino, que esperarla de donde no hai apariencia de medios que puedan cumplirla.

Asi el Asesor Auditor genl. cree, que si en algn. caso, en este es, que la Constitcn. faculta a V. E. pr. los mas recomendables motibos de equidad, por los principios de alta justa. i por las consideraciones que se deben á la importancia de los servicios prestados, i que aun puede prestarnos el Corl. Brown, á variar el rigor del juicio pronunciado; mas como siempre es conveniente que con los estimulantes del honor, de la gloria, i del interes, obre á precaucion la reserva para el caso en que se frustrasen estos laudables designios, es de dictamen, que revocando V. E. la sentia. consultada, sin pronunciar una declarcn. de inocencia, mande sobreseer y archibar el Proceso desta causa, restbleciendo sin nota al Coronl. procesado a su libertad, empleo, i prerrogatibas, empleandole como V. E. estimare del interés publico en los destinos qe. sean del Supmo. arbitrio de V. E. y lo mas qe. sea de su agrado. Bs. Ays. Septre. 4 de 1819.

Juan Jose Paso.

Buenos Ayrs. Septe. 17 de 1819.

Vistos: sin embargo del Decto. Supmo. 23 de Octe. del año pasado de 1815 f. 14 del 2.° Cuerpo de esta Causa; no obstante la sentencia pronunciada en ella pr. el Tral. militar en 31 de Julio ultimo, y lo expuesto pr. el Auditor gral. en 4 del preste. vengo en resolver y resuelvo se sobresea en ella, y archive donde corresponde, expidiendose pr. mi Secreta. de Estado en el Despacho de Grra. y Marina Cedula de retiro absoluto del Servicio en favor del Coronel de Exercito D. Guillermo Brown con solo goce de fuero y uniforme: al efecto y fines consiguientes devuelvase.

Rondeau.
Matias de Irigoyen.

fho.

---

(5) Creemos oportuno ilustrar el episodio que narra el texto con los siguientes documentos:

Bs. Ays. Nove. 15/816.

Siendo tan criminales y escandalosos los actos de insubordinacion y altaneria con que el Coronel D. M. D. ha marcado sus servicios en la carrera militar, debiendo á ellos que el Sr. Brigadier D. Manuel Belgrano lo separase confinado en 1813, del exto. auxiliar del Perú, y en 1814, hiciese igual demostracion el Genl. en Gefe del Exto. de Cuyo D. José Sn. Martin de que existen antecedentes justificados en la secretaria de Guerra: sin que hayan bastado á contener su genio discolo y tumultuario las suaves prevenciones de sus Gefes, ni la seria y formal repreension que recivió del Govno. quando por iguales causas se quejó el Sr. Brigadier D. Migl. Asquenaga siendo Governor. y Comandante Gral. de armas de que tambien obran antecedentes en la Inspeccion Genl.: antes bien haciendo alarde de su impunidad, ha repetido y reagravado iguales delitos despues de mi mando, reduciendo á conflictos la quietud y armonia de los Pueblos ermanos, isultando oficialmente sus mas respetables Superiores como me lo ha representado el Sor. Inspector Gral. D. José Gascon, quien me ha pedido justamente su separacion del Regimto. y lo que es mas criminal, llegando al extremo de amenazar con audacia la misma autoridad Suprema de los Pueblos de qué se pasaria á la montonera sino le otorgaba sus pretensiones: negarse al reconocimiento del Inspector Gral. por no estarle comunicado particularmente su nombramto., esto en audiencia publica, y á presencia del Comiso. Gral. de Guerra: Y por ultimo: haverme protestado con la mayor osadia, que consentia primero su fusilacion que continuar sirviendo bajo las ordenes del Gral. del Exto. de Cuyo á que estaba destinado á mas otras gravisimas incidentes qe. reservo, y de que dare cuenta al Soberano C. N. He creido pues un deber preciso de mi autoridad, y de el orden sancionado por el Augusto Cuerpo, castigar ejemplarmente tan graves como publicos y justifica-

dos crimenes, extrañando para siempre á D. M. D. como asi lo estraño de estas Provincias, cuya tranquilidad, seguridad, y felicidad forman el noble, y sagrado objeto de el poder, y autoridad q^e. me han confiado los Pueblos, y son igualmente de el Congreso de la Nacion en su Soberano decreto de 1.° de Agosto del corr^te. año. Comuniquese esta resolucion á quienes corresponda, y dese cuenta al Congreso Soberano para su inteligencia y aprobacion.

Si la ley imperiosa de la quietud, órden y salud de los pueblos: si la necesidad de castigar con imponencia actos sediciosos de insubordinacion: si la urgencia de destruir en su raiz las nuevas convulsiones que preparaba contra el Estado la última conducta de D. Manuel Dorrego, han arrancado del gobierno la providencia de expatriacion de este individuo, fuera de las Provincias Unidas, como indica el auto de este dia; la justicia y gratitud reclaman la memoria de los recomendables servicios que rindió á su pais durante la gloriosa revolucion, en las ocasiones en que supo desviarse de los precipicios á que lo han conducido la indocilidad de su génio, que ni la amistad ni el deber pudieron doblegar: á este respecto y considerando, que así la esposa como el hijo del citado Dorrego, son dignos de la compasion y amparo de un gobierno imparcial, hé acordado que sin embargo de haberse acordado de órden superior quinientos pesos en favor del expulso, que se le entregarán en el lugar de su relegacion; de no habersele privado de los despachos de Coronel á fin de que con ellos pueda sentarse en cualquiera de los Estados libres de América: de haberse recomendado con especialidad al comandante del buque que lo conduce, el mejor trato hácia aquel individuo, disfrute su esposa Doña Angela Baudrix y su hija, desde la fecha del presente decreto, de la mitad del sueldo que por su clase obtenia el citado Dorrego, mientras ámbas residan en el territorio de las Provincias Unidas, y en caso de fallecimiento de alguno de los agraciados, goce el existente la tercera parte del total haber de la clase de coronel, como un testimonio de la beneficencia y distincion conque remunera la pátria los servicios de sus hijos, aún siendo eclipsados por los mismos con los crímenes que la consternan. Comuniquese al Secretario de Estado en el Departamento de Hacienda y publiquese en la Gaceta Ministerial. — PUEYRREDON. — *Juan Florencio Terrada*, Secretario.

Soberano Sor. — Apenas comenzaba a tocar los buenos efectos de la politica conciliativa que adopte en esta Cap^l. desde que tome posesion de la silla del Gobierno supremo, y apenas iban despareciendo la contradiccion de intereses y aspiraciones que combatian la unidad de este pueblo, un genio discolo repetia los ensayos de la anarquia, a que hubo de precitar al pais otras vezes, y cuyas consequencias executaban mi zelo para cortarlas. El Cor^l. D^n. Manuel Dorrego a quien la Patria distinguió con el mando del mas lucido Regim^to. de la nacion, cuyos excesos escandalosos de notoriedad incontestable en esta Cap^l. en sus repetidas combulsiones, y en la Campaña de Santa-fe procuré cubrir con un velo denso, dandole treguas al arrepentimiento, no pudo contener en la esfera de su deber los raptos de su procacidad, y el espiritu de discordia que manifestó siempre en los diversos puntos á que fué destinado p^r. su carrera militar. Este joven inmoderado consintió perpetuar sus crimenes, por la impunidad con que fueron autorizados hasta aqui, pero ni me era posible defraudar con su tolerancia la confianza de los Pueblos, ni sobreponerme a la salud de la Republica a que p^r. mi destino estoy sacrificado.

Llegó el cor^l. Dorrego de la campaña de Sta. fé a la cabeza del Regim^to. n. 8, y acampó en las inmediaciones de esta Cap^l. la fuerza de este cuerpo unica disponible, en aquella epoca, se habia calculado con antelacion necesaria p^a. reforzar el Exercito de los Andes, y desde luego recivio su Xefe ordenes de marchar a Mendoza, sin escuchar el Gobierno p^r. el bien comun las innumerables quejas de los particulares desolados en sus hogares y haz^das. p^r. la licencia de aquella tropa; ligado al sistema politico a que me reducian las circunstancias, suspendi las funciones de juez, por exercer las de un buen amigo, de la persona de Dorrego, hasta

ver si el consejo, y la congratulacion contenian el caracter impetuoso de un joven que habria de precipitarse a su desgracia pr. conceptos menos favorables.

La vez primera que se me presentó supo poner a prueba toda la moderacion de un Magistrado consagrado al desempeño de su deber en tiempos tan aciagos. El corl. Dorrego me hizo la amenaza sin el menor pudor que de no otorgarle lo que estaba dispuesto a pedir se pasaria a la Montonera, con otras proposiciones de una imaginacion sin tino ó de un furor desenfrenado. Sin embargo le reprehendi con generosidad, le indique el camino del orden y de su instituto, le presenté el compromiso de la autoridad en aquel lance, y calme al fin su incotinencia sepultando los efectos en el secreto de mi Gavinete.

Desde aquel punto mis providencias fueron aun mas liberales. El Regimiento fué vestido con repuesto de ropa, socorrido con dos pagas integras, habilitado de utiles de campaña removido su armamento y fornido de transportes comodos, sin que en ninguna de mis secretarias exista una nota del corl. Dorrego relativa al cuerpo de su mando que no hubiese sido cubierta puntualmte.

Pero no se rinde el genio discolo y tumultuario a las suaves insinuaciones de un Xefe, ni la razon basta a iluminar al que se obseca pr. especulacion y por costumbre. El corl. Dorrego principió a dar pruebas de las sediciosas intenciones que abrigaba con el la insolente amenaza que dejo referido; llevó su exceso hasta negarse al reconocimiento del Inspector Gral. por no estarle comunicado su nombramiento particularmte. dandomelo en rostro en Audiencia publica, ajó a aquel Xefe en sus comunicaciones oficiales de modo injurioso como consta de las que obran en el respectivo Ministerio y consumó sus desordenes con pretextos osados ante mi, suficientes pa. arrastrar contra el toda la severidad de la Ley Marcial.

Estos pasos publicos marcaban la conducta del corl. Dorrego en el corto periodo de su residencia en esta Capital, quando por repetidas denuncias se me avisaban proyectos de conspiracion pr. su parte o ponerse en marcha, o incorporado que fuexe al Exercito de los Andes. Las relaciones que se le observaban, se unian como indicios vehementes de una fatalidad, y su incontinencia en las conversaciones privadas descubria un fondo misterioso de planes subversivos, cuya execución habria aniquilado la libertad desquiciando el orden atacado bajo diversas formas.

Muy facil me hubiera sido llamar a un proceso expectable la persona del corl. Dorrego, cargar sobre el peso de las Leyes si las atenciones de sugetos respetables, que concurrieron a rectificar el concepto del Gobierno en esta Materia, hubieran podido aparecer en juicio, pero la inconstancia de los Gobiernos, la amovilidad de los Gobernantes, y la alternativa que siguen los diversos partidos en las oscilaciones politicas, reducen a los ciudadanos a recatar sus nombres en asuntos de tanta gravedad procuran quedar spre. a cubierto de la persecucion de sus enemigos. No es comun la virtud heroica, de sacrificar por el bien de la comunidad, la opinion, la seguridad, y el interes individual, ni menos traicionar ante el pueblo las confianzas intimas de una delicada amistad.

En tal conflicto soberano Señor yo he recurrido á la Suprema Ley. Era justo, era conveniente, era necesario sacrificar la fortuna particular al bien gral. del Estado. ¿Ni como podria responder del cargo espinoso que V. Sa. me ha confiado, desentendiendome de los peligros de la Nacion por contenerme en las barreras de una rutina intempestiva? Mandé arrestar y poner incomunicado, al Corl. Dorrego a bordo de un Buque de grra., y en el acto de su prision dispuse que el Corl. de artilleria Dn. Manl. Pintos lebantase el sumario con presencia de los antecedentes enviados pr. la Inspeccion gl., y demas que crei deber subministral; Este oficial se excusó a virtud de su efectiva enfermedad, y luego fué comisionado el Corl. de Caballeria Dn. N. Ibañez, que tambien se evadió del encargo por motivos justificados.

Ya corrian varios dias sin haberse podido adelantar una sola actuacion. El Pueblo no podia dudar de la justificacion del Gobno. en el procedimto. contra un individuo conocido pr. la historia de sus maquinaciones, pero el tiempo iba baxando el espiritu de los que mas celebraron la Sa. resolucion energica: los descontentos disfrazaban los hechos con interpretaciones siniestras, y los consanguineos del reo provocaban a la compasion publica, recordando meritos y servicios de su pretendido inocente. La justicia iba a ser burlada, los respetos del Gobno. vulnerados pr.

la maledicencia, y la moral publica divagaba buscando un origen incierto á mi decreto.

Este fué el momento en que la salud de la Patria, fixó el rumbo de mis providencias: recordé los antecedtes. de 1813 que obligaron al Gral. Dn. Manl. Belgrano a expulsar del exto. de su mando al Corl. Dorrego, los que motivaron igual resolucion del Gral. Sn. Martin en 814, y unidos a los que ministraban los ultimos acontecimientos, crei mas que suficiente merito pa. dictar el auto que tengo el honor de acompañar en copia, y cuya publicacion se hará en Gazeta Ministerial. La imponencia de los castigos de tamaños excesos, y su aplicacion en oportunidad economiza victimas, que al fin seria preciso sacrificar, sino se hace sistema de perder el pais con una tolerancia sin limites y puedo asegurar a V. Sa. que este exemplar l abrá desconcertado proyectos ominosos que aunq. emboscados con artificio, se dejaban yá sentir sus amagos. Estoy encargado de salvar el Pais, de estrechar los vinculos graduales de todas las clases del Estado, y de preservarlo de los horrores de la anarquia: y un objeto tan noble quando las pasiones se han sublevado no es facil alcanzarse pr. reglas analogas a tiempos tranquilos. Una politica peculiar al nuevo orden sin olvidar los elementos de la Justicia es el unico garante del primer funcionario de la Nacion. Asi es el Redactor de V. Sa. en la sesion del 0 de Mayo propone a todas las Provincias como el paso mas abanzado acia la libertad el arrojar de su seno a los q. atentan contra ella, y el Decreto Augusto de 1.° de Agosto del corrte. año exige su rigoroso cumplimto.

Sobre estos principios es que suplico a V. Sa. se digne aprovar la expatriacion del expresado Coronel Dn. Manuel Dorrego, en el concepto de que su alta sancion al paso que de la solidez apetecible a las providencias del Executivo, me relevará de la idea innoble que los discolos habran de propagar en contradiccion con aquel paso, y al mismo tiempo obstruira las vias tortuosas, por donde pudiera pretenderse la impunidad de un oficial insubordinado tumultuario y perturbador del orden publico.

Dios etc. Nove. 17 de 1816.

Soberano Congreso Nacional.

SS. de la Honorable Junta de Observacion: Doña Angela Baudrix, esposa del Coronel D. Manuel Dorrego, ante V. H. con el mayor respeto y por el recurso qe. más tenga lugar en derecho, digo: que hacen hoy veinte y nueve dias que se halla preso el citado mi Esposo en el Buque del Estado, el *25 de Mayo* álias *Paraná*, sin que se le haya tomado confesion ni declaracion alguna: la causa ha tomado varios giros, más en ninguno de ellos ha tenido el pretendido Reo la menor noticia judicial: pr. último, qdo. se creia qe. vendria á lo ménos á tierra donde con facultativos pudiera consultarse su curacion, se ha tenido la funesta nueva, de que no tiene lugar esta esperanza por haberse dado cuenta al Soberano Congreso, y esperarse á su resolucion.

Yo considero, y toda persona que no sea ciega debe considerar, al Exmo. Sr. Director investido de suficientes facultades para hacer fusilar á mi Marido si resulta delincuente; á qe. ps. consultar al Soberano Congreso qdo. este no puede formar juicio de la causa, pr. no existir en ella exposicion alguna del procesado? ¿qdo. éste ni aún sabe quien es el Juez de su causa? y qdo. no puede producir sus defensas pr. qe. ignora los crimenes qe. se le imputan?

Esta causa pr. sus nuevos trámites, demoras y demás circunstancias, es una de aquellas cuya espécie es desconocida en el Estatuto Provisional y en todos los prácticos. — V. H. sentinela de la seguridad del ciudadano tiene en sus facultades la necesaria pa. pr. el socorro de uno de ellos: yo lo imploro, reclamando enérgicamente el cumpto. de las L.L. en favor de quien con veinte y una heridas recividas de los enemigos de la libertad, padece sin saver con qe. motivo y sin divisar orizonte á su persecusion.

Su salud está tan decaida qe. más de una vez ha creido morir: en vano se ha ofrecido justificar esta verdad; tanta debe creerse la criminalidad, qe. aún á las enfermedades no és licito poner barrera alguna, qdo. en qualquiera legislacion se conceden los socorros de la medicina y la comodidad al qe. se halla sentenciado á

morir en el término de tres dias... Las quexas se me ahogan en el pecho, pr. qe. me es sensible haya necesidad de producirlas. — V. H. conocerá yá qto. es el peso de las mias, y acogida á la proteccion de la ley. — Suplico á V. H. se sirva hacerla cumplir exactamte. sin qe. por ello se inflixan padecimtos. qe. no parecen ser necesarios pa. qe. aquella quéde vindicada, si hay de qe. deba serlo. Es justicia que pido, &a.

Angela Baudrix y Dorrego

Copia fiel de su original. — *Bicdma.*

Exmo. Señor: La esposa del Coronel D. Manuel Dorrego ha elevado á esta Junta la representacion qe. original pasa á manos de V. E. La reclamacion qe. en ella se hace es arreglada y conforme á la ley. La Junta espera qe. V. E. se sirva hacer qe. segun ella sea juzgado el Coronel Dorrego. Dios gue. á V. E. muchos años. Buenos Aires Noviembre 19 de 1816. — Migl. de Irigoyen. — J. J. Cristobal de Anchorena. — Felipe Arana. — Pedro Fabn. Perez.

Exmo. Sr. Director Supremo de las Provs. de Sud América.

Con el oficio de V. H. de 19 del corriente ha recibido el Director Supremo la representacion original que ha pasado á esa Honorable Junta la esposa del Coronel D. Manl. Dorrego, pero habiendo S. E. dado cuenta con anterioridad al Soberano Congreso Nacional de los motivos que obligaron el arresto de aquel, el modo en que se ha efectuado y última resolucion suprema sobre la materia, hará S. E. el uso presto y conveniente de la Solicitud, y de su órden tengo el honor de avisarlo en Contestacion. — Dios gue., etc. — Noviembre 20/1816.

Honorable Junta de Observacion.

Soberano Sor. — Habia extendido la comunicacion de 17 del corriente dando cuenta á V. Sa. del auto de expatriacion executado contra la persona del coronel D. Manuel Dorrego quando reciví con fha. de hoy un oficio de la H. Junta de Observacion acompañando un recurso introducido ante su honorabilidad por la esposa de aquel individuo y graduando por justa la pretencion de que bajase á tierra su marido para ser juzgado por los trámites ordinarios, concibe esperanzas de que lo sea como se pretende. Prescindiendo por ahora de la falta de autoridad con qe. la H. Junta de Observacion admite un recurso de un militar sujeto á mi única jurisdiccion, y que siendo el tribunal augusto de V. Soba. á quien debo responder de mis procedimientos, aparezca un poder intermédio que los recuerde, pero como la base de la unidad de los pueblos debe fundarse en la estrecha consonancia de las autoridades constituidas, hé contestado á la H. J. de O. lo que aparece de la Adjunta nota. No presumo nuevas reclamaciones sobre la materia, pero para que mis providencias no tomen el caracter de arbitrariedad, quando son fundadas en la justicia y la necesidad, espero que V. Soba. instruida con pleno conocimiento en mi indicada comunicacion, se digne acelerar su augusta sancion, para evadir compromisos en ésta Capital al menos entre los Magistrados, cuya disidencia ha presentado resultados tan melancólicos ántes de ahora. — Dios gue. etc. — Novbre. 20 de 1816.

Soberano Congreso Nacional.

Copia fiel de su original. — *Bicdma.*

(6) MANIFIESTO.

DE LA VERDAD EN LA SALIDA DEL SARGENTO MAYOR DON HIPÓLITO BUCHARD, SOBRE LA FRAGATA CORSARIO LA ARGENTINA QUE VA MANDANDO.

De todos los bienes, de que el hombre es susceptible, ninguno es mas apreciable que el de la buena opinion: pero desgraciadamente tampoco hay alguno entre ellos, que corra mas riesgos, ni esté tan espuesto por momentos á perderse. El tiene muchos y muy poderosos enemigos; y como por otra parte es de naturaleza tan delicada, un tenue aliento de la malignidad le acaba. Trabaja un hombre años y años para ganarse una honrada reputacion entre sus conciudadanos: ha hecho servicios importantes que se la han merecido: mas inesperadamente la envidia se dirige contra él: ella llama en su socorro á la malignidad: y este ominoso complot, enemigo irreconciliable de la buena fama, traza instantáneamente en la oscuridad, donde habita de continuo, un plan para destruirla: lo pone con celeridad en ejecucion, y las mas veces logra su objeto. Ya se ve: por una fatalidad de que no es fácil averiguar el principio, los hombres somos generalmente mas crédulos del mal, que no del bien que se dice de nuestros semejantes; como si costase mas ser virtuoso que perverso.

Yo estoy penetrado mucho tiempo ha de estas verdades por una desgraciada esperiencia. Yo he visto alguna vez pintada la vergüenza en la frente modesta del hombre justo y que gozaba de reputacion por la negra mano de la envidia. Yo mismo he visto á mi propia opinion en presa de las sacrílegas uñas de esta baja pasion, que hace la desgracia de la humanidad. Sin que haya podido averiguar por cual principio he tenido y tengo émulos y hasta enemigos, que han hecho y hacen continuos esfuerzos para desquiciar el apreciable concepto con que por una bondosa generosidad, me han honrado siempre mis compatriotas. Ellos no han conseguido felizmente su injusto empeño: pero por algunos momentos se han gozado en la vil satisfaccion de arrojar algunas ligeras sombras sobre mi reputacion, y tal vez han alcanzado á lograr el triunfo de disminuirla. Mas en todos casos, el testimonio de mi propia conciencia me ha tranquilizado. Ha contribuido tambien y muy principalmente á lo mismo, un noble orgullo que acompaña siempre á la inocencia y de que estoy inspirado. Jamas he desplegado mis labios para vindicarme de varias imputaciones con que se ha atacado mi opinion. Vosotros sois testigos de ello, compatriotas y amigos. Satisfecho de mi propio, y acaso mucho mas de vuestra juiciosidad, jámas he perdido en aquellas ocasiones una línea de mi tranquilidad. Mi espíritu firme y sereno, ha mirado siempre con desprecio aquellos borrascosos ataques, y he esperado sin impaciencia y sin temor el instante en que la verdad vendria á confundir á mis enemigos.

Mas esta insensibilidad respecto de los tiros que se asestan contra mi propia reputacion, es toda delicadeza cuando se dirigen contra la de un amigo mio; que por sentado no lo será, sino aquel de quien crea que es hombre de bien. Entónces todas aquellas verdades de que estoy penetrado, y que me han hecho comprehender el valor incalculable del buen nombre y la facilidad con que se pierde, concurren atropelladamente á mi corazon, y excitan en él los mas vivos sentimientos de interes por la defensa de la opinion de mi amigo. Contribuye tambien á lo mismo el innato respeto que tributo á las leyes de la amistad. Yo las venero y siento el mas activo placer cuando obedezco sus dulces inspiraciones.

Así es, que no he podido oir sin una violenta conmocion, las falsas especies que en estos últimos dias ha hecho correr la malignidad de algunos hombres enemigos del honrado oficial de mar, Don Hipólito Buchard, comandante de la fragata *Argentina*, armada por mi en corso. Se ha dicho que él, haciendo traicion á la confianza que justamente y sobre mil pruebas de su pericia y honradez, hice de su persona para encargarle el mando de aquella espedición, y negándose á tributar el respeto que debia á la Suprema autoridad de nuestro gobierno, habria fugado en la fragata, con el objeto de aprovecharse esclusivamente de ella. Esto último ya se habia dicho mucho ántes de ahora y aunque entónces llegó á mi noticia, desprecié la especie como una de aquellas

muchas habladurias, que teniendo su adúltero origen en el malvado corazon de algunos hombres perversos y sin opinion, se desvanecen por si mismas. Pero esa misma malignidad creadora de aquella injuriante atribucion hácia Buchard, y que con ojos curiosos asechaba el momento de dar valor á su invencion, juzgó ser el mas propio, el que le presentó la zarpa de la fragata: en circunstancias de haber llegado á su bordo una órden para que detubiese su marcha, hasta que se evacuasen ciertas declaraciones relativas á un acto de insubordinacion sucedido en la misma fragata pocos dias antes y al que, porque asi convenia al plan de conjuracion contra Buchard, se le daba cuerpo y carácter de motin ó levantamiento.

Ciudadanos, compatriotas y amigos. Se os ha engañado: se os ha sorprehendido. El comandante Buchard, ni ha traicionado á mí ni ha negado la obediencia al Gobierno, á quien respeta como el mas subordinado patriota. La fragata, tampoco ha fugado. A esta hora se halla fondeada á distancia de doce leguas de estas balizas. Ya lo he dicho: estas voces que anunciaron lo contrario, son formadas en la boca mordaz de la mentirosa malignidad.

No tienen otro origen, todo quanto ha sucedido sobre aquellos particulares, está reducido á la relacion siguiente: — se hallaba ya á bordo de la fragata el comandante Buchard, despachado por mí y por el gobierno para emprehender su viage. El disponia su maniobra para dar la vela y zarpar, aprovechando el buen tiempo que le hacia, quando recibe una órden librada por el capitan D. Domingo Torres, encargado de formar la sumaria á los insubordinados dentro de la fragata y que se hallaban en tierra, para que se detuviere aquella, hasta evacuar ciertas declaraciones relativas al motivo de aquella causa. El comandante Buchard, cumpliendo con los deberes de su cargo, ya las habia tomado en forma: y así por esto, como muy principalmente por las circunstancias en que se hallaba al recibo de la orden del fiscal de la causa dicha y no del gobierno, como se ha supuesto, hizo en el momento junta de guerra con todos sus oficiales: de la que resultó, que pues el objeto de la detencion ordenada estaba evacuado, y urgia tanto á los intereses de la expedicion, con los que está embuelto igualmente el del estado, no suspender ó demorar la marcha, se remitiesen las declaraciones, exponiendose las razones que obligaban á no detener la fragata. Así se hizo todo, y nuestro Supremo Director leyó por sí mismo las cartas, confidencial una y otra oficial, que con aquel motivo me dirigió Buchard.

Ellas hicieron ver al gobierno, que muy lejos de faltar aquel comandante á los respetos que debe á las Autoridades del estado, habia dado una prueba intergiversable de lo contrario remitiendo las declaraciones que se necesitaban para el seguimiento de la causa, y dieron mérito para librar la órden de detencion de la fragata. Las cartas existen en mi poder, y me constituyo á enseñarlas originales al incrédulo que quiera verlas para desengañarse.

Felizmente, D. Nathan Somers segundo comandante de la fragata bajó á tierra en la tarde del 30: y apénas entendió por mí lo que se habia dicho sobre la marcha de aquella, pasó inmediatamente á rendir sus respetos al gobierno, y con el objeto de desvanecer qualquier impresion, que pudieran haber hecho en el ánimo de S. E. aquellas falsas voces. Pero afortunadamente no fué necesario esforzarse para persuadir al Gobierno de la verdad.

Tanto vale poseer la felicidad de vivir baxo de un gobierno que teniendo los conocimientos, la discrecion, y la sabiduria preciosos para no sorprehenderse con los prestijios en que continuamente trabajan la malignidad, la envidia y el baxo interés, puede facilmente hacerse superior á las negras ilusiones de la abominable intriga. Nosotros compatriotas, nos hallamos felizmente en este caso. Vosotros lo sabiais: pero es un deber mio, y me causa una muy activa satisfaccion el ofreceros esta nueva prueba de aquella feliz posecion. Me es tambien muy lisonjero presentaros en el desengaño del gobierno con cuyo superior consentimiento y noticia se da este manifiesto, el testimonio mas brillante de la falsedad de las especies esparcidas contra la reputacion y honradez de D. Hipólito Buchard. ¡Oh! Quiera la santa amistad conducirle sobre sus alas la satisfactoria noticia, de que su opinion no ha desmerecido entre

sus conciudadanos! Sea ella un feliz preságio que le aliente para superar los trabajos que vá á emprehender, y que guste del dulce consuelo de haberse vindicado! — Buenos Ayres Julio 1.° de 1817.

Dr. Vicente Anastacio de Echevarria.

Imprenta de Benavente y Compañia.

---

(7) Dn. Manl. del Castillo Armta. Capn. de Navio de la Rl. Armada Comte. de la Fragta. Reina Maria Isabel y de la presente Expedicion al mar del Sur.

1.° Previene á todos los Sens. Capitans. de los Buqs. qe. componen dha. Expedicion se les entrega un Pliego Cerrado y Cellado Cuio Recibo dejan en el original de esta Horden el qual no podran Abrir sino en Caso de Hallarse separado y sin Esperansa de Reunirse con esta fragta. y para Cuia apertura inbitaran al Sr. Comte. de la tropa del Exercito qe. llebe a su bordo y Cuia presencia se berificara y Istruidos de lo qe. en el Indicado Pliego se previene pondra en Practica quanto en el se presetua bajo la mas Estrecha responsabilidad Cuidando mui particularmte. Echarla al Agua quales quiera Inesperado lance de apresamiento antes qe. esto se berifiqe.

2.° En caso de encuentro con Enemigos los mas proporcionados y demas fuersa haran el ataqe. quando en esta fragta. se mande o no pudiendo ber la señal qe. aga procurando Coguer al Enemigo entre dos fuegos;

3.° quando esta fragta. ponga la señal N.° 53 que se aumta. se entendera por hella qe. se manda qe. Cada uno largue su numero lo qe. berificaran todos abordo del Expresado en el mar 23 de Maio de 1818.

Dn. Manl. del Casto. y Armentea Capn. de Navio de la Rl. Armada Comte. de la Fragta. Maria Isabel y del Comboy de Tropas destinadas al mar del Sur.

1.° Previene á todos los Sres. Capitanes de los buques del Comboy conserven desde hoy la mas estrecha union y la mayor vigilancia para evitar una sorpresa caso de encuentro de enemigos.

2.° Que desde hoy hasta rebasar Islas Canarias, no se anochesca sin dejar toda la Arta. safa y en disposicion de batirse, cuidado en este lance, de atender cada uno al objeto que se le tiene prevenido.

3.° Que luego que la Expedicion esté tanto abante con el Puerto de Sta. Cruz de tenerife esta Fragta. maniobrará con independencia lo que hará saber por la señal correspondte. y todos los buqs. del Comboy á esepcion de la Fragta. Atocha que imitará la maniobra de la *Mª. Isabel*, se pondrán a ceñir el Vto. de buelta y bta. en bordadas cortas con el menor aparejo posible á fin de mantenerse unidos á la menor proximidad de las dos Fragtas. sin que por pretexto alguno ninguno de los buques del Comboy dé fondo bajo la mas estrecha responsabilidad: pues que si las ocurrencias lo exigiesen se les mandará por señal, único caso en que se le sea permitido verificarlo.

I de quedar todos enterados firmarán al pie de la mencionada.

A bordo de dho. buque en la mar á 30 de Mayo de 1818.

Dn. Jose Maria Croguer y Sartorio Oficial quinto del Ministerio de Marina y Contador de la Fragta. de S. M. nombrada Reyna Maria Isabel de la qe. es Comandante el Capitan de Navio Dn. Manuel del Castillo.

Certifico que a consecuencia de haber declarado la Junta de facultativos que con el de la dotacion de este buque se formó pa. examinar detenidamte. lo que el regimen Curativo podra contribuir al recobro y mejoria de dho. Sr. Comandante, ser moralmte. imposible prometerse suceso favorable, antes si muy probable el mas

funesto, atento á lo inevitable de las intemperies, y variedad de riesgos que la dilatada navegon. aumenta al padecimiento que lo ha postrado: y por otra imposible auxiliarle con los unicos medios que la experiencia ha manifestado capaces de corregir los efectos y tenacidad del Paralisis: dho. Sr. obligado de un dictamen tan serio y unanime, y considerando que reducido á total inutilidad nada adelanta el Rl. Servicio, resolvió ceder á la disposicion de la Providencia, y quedarse en tierra para trasladarse al Departamento: y para ponerlo en obra con arreglo á ordenanza, y puntual cumplimiento de la voluntad del Soberano declaradá en el oficio del Sr. Capitan gral. encargandole de Orden de S. M. el Comboy y custodia de la Expedicion dirigida al S. hiso comparecer á los SS. Oficiales para instruirles de que en la mencionada Orden teniendo presente S. M. el talento, disposicion, amor á su servicio y demas calidades que concurren en el Teniente de Navio Dn. Dionisio Capas, lo habia elegido y nombrado su segundo, en términos de no entenderse puramente accidental la sucesiva en el mando de la Fragta. y govierno directivo de la derrota de los transportes en defecto de su persona, sino provista y ya resuelto en el Rl. Animo, en cuya obediencia le hacia he hiso formal entrega y dejacion del mando y representacion, dandole en acto continuo la instruccion con cuantas Ordenes le fueron comunicadas en las inmediaciones de levar Anclas; y los SS. Oficiales inmediatamente lo reconocieron por tal Comandante en exercicio y propiedad. I en fee de quedar en todo entendidos firmraon esta ante mi con dho. Señor. — Con advertencia que hallandose dho. Sr. Comte. enteramente imposibilitado por haber perdido el uso de la mano derecha lo hiso á su ruego el Coronel gdo. gefe del estado mayor D. Juan Loriges; de que igualmte. doy fee — El Coronel gefe del estado mayor Juan Loriges — El teniente de Fragta. Juan Maria Navarro — El teniente de Fragta. Sebastian Damiano — El Alferes de Navio Juan Anto. Martin — El Alferes de Navio Eusebio de Tiscar — Alferes de Fragta. José de Ibarra — El Guardia Marina Miguel de Valencia — Aventurero Franco. Xavier Morquecho — Abordo de dho. buque en la rada de Sta. Cruz de Tenerife en Cuatro de Junio de mil ochocientos dies y ocho: Ante mi — José Croguer y Sarto.

———

N.° 1.°

Lista de los Individuos qe. hicieron el movimto. la noche del 22 al 23 del Corrte. con el fin de dirigirse á este Puerto.

	Principales Autores.	*Compañias.*
Soldado con grado y paga de Sargto. 2.° con 4 divisas de acciones de grra. y una de premio.	Remigio Martinez. .	3.ª del 2.°
Soldado con iguales distinciones y premio	Juan Gonzales . . .	Id de Id.

Individuos qe. les Ayudaron.

Sargto. 2.°	Ancelmo Rodrigz. .	
Cabos 1.os	Jose Ramos. . . .	2.ª del 2.°
	Anto. Ortega . . .	
	Franco. Fernandez.	
Sargto. 2.°	Catalino Bien dicho .	3.ª del 2.°
Cabo de tambs.	Franco. Boronat. . .	del 2.° Batallon.
Cabos 1.os	Felipe Arrabal . .	
	Vizte. Aguado. . .	3.ª del 2°
	Jose Velazco . . .	
Cabo 2.°	Celestino Usina. .	
Soldado con grado y paga de Sargto. 2.° .	Franco. Moreno. .	

Encenada de Barragan Septe. 3 de 1818.

Dz. Velez.

N.° 2.°

Relacion de los SS. Oficiales del Regimto. Español de Cantabria, qe. navegando en Comboy en la Fragta. mercante llamada Trinidad pa. las Costas del Alto Perú pr. sublevacon. de la tropa han arrimado á este Puerto vuscando la proteccon. del Supremo Gobierno Americano de las Provincias del Rio de la Plata los qe. pr. ser queridos de ella, y acceder á su intento conservaron la vida, dandoles, no solo su orediencia sino tambien un grado mas.

Empleos y grados qe. tenian antes de la sublevacion.	*Nombres*	*Empleos efectivos qe. les ha dado la tropa.*
Tente. graddo. de Capn. de la 3.ª compañia del 2.° Batallon.	D. Franco. Bringas. .	Capn. efectivo, Comte. accidental.
Id. de la 2.ª Id.	D. Jose Solér	Capn. efectivo de la 2.ª del 2.°
Id. de Id.	D. Franco. Alborná. .	Id. Id. de la 3.ª de Id.
Subte. graddo. de Tente. de la 3.ª del 2.°	D. Manl. Abreu . . .	Tente. efectivo con funciones de Ayudante.
Sargto. 1.° graddo. de Subte. de la 2.ª del 2.°	D. Marcelino Martinez	Subtente. efectivo de la 2.ª de Id.
Id. Id. de la 3.ª de Id. . . .	D. Franco. Pelegrini .	Id. Id. de la 3.ª
Capellan del 2.° Bon.	Fr. Migl. de Pallares.	Religioso Mercedario.

Encenada de Barragan Septiembre 2, de 1818.

Franco. de Bringas.

N.° 3.°

Relacon. de los Oficiales y tropa qe. murieron á bordo de la Fragta. Mercante Española llamada la Trinidad, qe. en Comboy nabegaba pa. las Costas del Alto Perú, pr. no haber querido acceder al intento de pasarse á la proteccion del Supmo. Gobierno de estas Provincias.

Clases.	*Nombres.*	*Patria.*
Capn. y 1.er Ayudte. del 2.° Batallon y Comandte. de la tropa.	Dn. Franco. Bandarás	Sevillano
Capn. de la 2.ª	D. Cosme Miranda	Zaragosa
Id. de la 3.ª	Dn. Juan Manl. de la Fuente.	Arequipeño, y prisionero en Salta
Subtente. con grado de Tente.	D. Jose Apoita.	Vizcaya
Id. Id.	D. Jose de Burgos.	Manchego
Id. Id.	D. Nicolas Sanchez Tembleque	Sn. Lucar de Barrameda
Cabo 1.°	Jose Fernandez	Cadiz
Los individuos antecedtes. fallecieron la noche del 22 á 23 de Julio del preste. año.		
Sargto. 2.°	Jose del Real.	Malagueño
Cabo 1.°	José Lorite	Algeciras
Estos murieron pr. haber querido pegar fuego á Sta. Barbara la noche del 8 al 9 de Agto. de Id.		

Encenada de Barragan Septe. 2. de 1818.

Franco. Bringas.

ESTADO QE. MANIFIESTA LA FUERZA DE LA 2.ª Y 3.ª COMPA. CON EXPRECION DEL ARMAMTO. QUE EXISTE EN ELLAS COMO IGUALMTE. DE LOS GASTADORES Y PLANA MOR. DE DHO. BATALLON EXPRESANDO LOS NOMBRES DE LOS SS. OFS. CON QE. SE HALLA EL DIA DE LA FHA.

Comps.		*Sargs.*	*Tambs.*	*Cabos.*	*Soldados.*	*Total.*	*Fuciles con Bayonts.*	*Fornts. Complets.*	*Sables.*
2.ª	Capitan Dn. José Solé Subtte. D. Marcelino Martˢ.	6	3	14	61	84	62	62	14
3.ª	Captn. D. Francº. Albornat Subtte. D. Francº. Pelegrin	5	4	13	65	87	70	70	12
Plana Mor...	Capn. Comandte. D. Francº. Bringas. Ayudte. D. Manl. Abreu Capellan D. Migl. Pallares	»	»	»	»	»			
	Tambór Mor	1	»	»	»	1			
	Cabo de Tambores	»	»	1	»	1			
	Id. de Gastadores	»	»	1	»	1			
	Gastadores	»	»	»	6	6			
	Total	12	7	29	132	180			

Notas.

1.ª Quedan en esta por enfermos, un Cabo y 26 Soldados, y un Sargto. con dos Soldados al quidado de dhos.

2.ª El Armamto. y Fornituras de los enfermos, marchó en la Fragata.

3.ª La Tropa no tiene Municiones.

4.ª Ayer murio un Soldado de mal Venerio, q no ba incluzo en la fuerza.

Nota.

Armamto. y Municiones que en la Fragta. ha marchado á Buenos Ayres.

Fuciles con bayoneta	306.
Fornituras completas, pertenecientes á los enfermos qe. quedan en esta	26.
Barriles de Cartˢ. de Fucil á Vala	50.

Encenada de Barragan y Septiembre 3 de 1818.

Francº. Bringas.

N.° 5.°

Lista de los individuos qe. se hallan en este punto procedentes de la Fragata Mercante Trinidad, y que marcha hoy dia á Buenos Aires, con la tropa Española que aquella conduxo.

Clazes	*Nombres*	*Patria.*
Contadr. de las Caxas de Salta	Dn. Antonio Obarrios	Madrid
Capitan y 1.er Piloto	Dn. Pedro Anto. Loredo	Viscaya
2.° Piloto	Dn. Juan Barreño	id: queda por enfermo
Sobrecargo é hijo del Dueño del Buque	Dn. Mariano Bacarrasa	Lima
Escribano del Buque	Dn. Eugenio Rodrigues	Castellano
Pasajero	Dn. Modesto Romaña	Viscaya
Mayordomo	Joaquin Morente	Andalucia
Repostero	Jose Gonzales	Guayaquil
Polisones que se embarcaron sin licencia	Franco. Argise	Montañeses
	Fernando Menende	
	José Garcia	
	Andres Ribas	

Encenada de Barragan y Septiembre 3 de 1818.

Dz. Velez.

---

(8) Informe emitido por D. Eugenio Cortés, con fecha 24 de Agosto de 1820, en la causa instruida con motivo de la pérdida de la Fragata de Guerra Reina Maria Isabel, al mando del Teniente de Navio D. Dionisio Capaz, en el Puerto de Talcahuano.

Copia. Conclusión fiscal. — Exmo. Sor. — Encargado de formar la Conclusión fiscal segun oficio y órden del Sor. Comandante General del Apostadero en virtud de las últimas actuaciones que he desempeñado en la causa de la pérdida de la Fragata *María Isabel*, confieso que emprendo este honroso aunque penoso trabajo, conociendo las dificultades que debo encontrar en la coopilación del voluminoso proceso, con la satisfacción de que no encontraré crimen de que acusar á Capáz. — El público acostumbrado á la penosa idea de la pérdida de la Fragata *María Isabel*, que ha envuelto, no solo la de su convoy, sinó igualmente las que estamos padeciendo en nuestro Comercio, y las que producen las repetidas hostilidades que han cometido los enemigos en nuestras Costas; desde aquel desgraciado acontecimiento en que se apoderaron del dominio del Pacifico, se sorprenderá al tener un conocimiento exacto de este desgraciado combate tan conforme con los documentos que tengo á la vista, y diferente de las relaciones esparcidas con varios obgetos, que desfiguran la realidad de los hechos, intentando hacer criminal con las prebención al digno y desgraciado Comandante D. Dionisio Capáz. — Este oficial, despues de la pérdida de la Fragata, entregado á diferentes detalles consiguientes al mando y pérdida de una expedición tan peligrosa como importante, sin auxilios, documentos ni comunicaciones, obligado á cada momento á juzgar y preveer, por consiguiente á modificar sus ideas siguiendo las circunstancias, no ha podido contraherse á correspondencias en ambos mundos que pudiesen fijar su opinión y destruir las que otras personas interesadas en su ruina habian hecho formal: su previsión sin embargo le ha hecho buscar y aprovechar ocasiones que manifiesten su inocencia, y que descansaba en su cabal desempeño. Recoger, disponer y extractar convenientemente todas las partes del proceso será mi primer deber, dividiéndolo en tres puntos para su más fácil inteligencia: el primero será la parte facultativa y marinera que abraza desde su salida de Cádiz, navegación y derrota hasta que fondeó en Talcahuano en que se manifestará los obstáculos que encontró en su habilitación, las contrariedades de los vientos, derrota conforme con las instrucciones y combinaciones que formó para el mejor éxito de su Convoy: el segundo

será contraherme á la parte militar considerando segun los estados de entrada cual era la fuerza respectiva de la Fragata en el momento del combate, cual su disciplina en la navegación, y medidas tomadas para la defensa de la Fragata fondeada en Talcahuano, y su destrucción en caso de ser atacada y tomada; y por tercero punto y epilogo, será su conducta anterior y posterior al apresamiento en oposición a la de los Jefes Territoriales, obstinados por una fatalidad en la ruina de los intereses del Rey, y confabulados en la pérdida de Capáz. — 1.° Consta en autos que desde el momento del apresto de la *Maria Isabel* para verificar su viage, el primer Comandante D. Manuel del Castillo representó al Capitan General del Departamento para que los facultativos de Artilleria de Marina reconociesen los defectos de su Artillado, con particularidad en su Popa, y estos decidieron estar defectuosa en todas sus partes. Segun documentos que versan en la causa, se nota y está probado su mal repartimiento, propio para navegar en el Baltico en donde fué construida, pues ademas de sus desventajas en la parte militar, en lo económico resultan mayores faltas é inconvenientes, como se prueba en el ningun acomodo para los víveres, y en que el único pan que pudo conservarse fué el que se acomodó en el Pañól forrado de latas costeado por D. Manuel del Castillo. — No hay documento alguno en el proceso que manifieste que el Comandante del convoy se le diese noticia de los Buques de que se componia, estado de ellos, número de tropa, cantidad de víveres, y exacto reconocimiento de los cascos segun previene la Ordenanza, lo que motivó la arrivada á Canarias, y la forzosa detención en aquel punto para despedir á la Fragata *Todos Santos*, lo que probablemente postergó la navegación, y ha influido conocidamente para que el Convoy encontrase los vientos del S.O. que no le permitieron tomar la sonda en los 40° de Latitud S. — Las únicas instrucciones fueron dadas por el Conde de Labisbal; causando bastante extrañeza, el q^e. una Nación Marina por su situación Geografica y Provincias Ultramarinas, que siempre ha tenido en este ramo corporaciones respetables y científicas, no hubiesen partido sus instrucciones por estos conductos y las hubiese comunicado por un General de Ejército, recibiéndolas del Ministro de la Guerra, que suponiéndolo con los conocimientos necesarios en nuestra facultad carecía de las manos auxiliares que pudiesen formar las instrucciones con la extensión, precisión y exactitud con que se han dado siempre á los Buques de la Armada por el Ministerio de Marina, y Almirantazgo que reuniendo á la practica y conocimientos las combinaciones de Geografía Física y derrotas anuncian los vientos ó indican doctrinas y practicas conformes a los diferentes acontecimientos. — Desde el momento que Capaz se encargó de la Fragata en Tenerife, consta en autos que su único obgeto fué el acierto, consultó á los mas acreditados de los Capitanes del convoy en todos los particulares de derrota y conservó su convoy á toda costa hasta los 39° de latit^d. S. en donde la tenacidad de los tiempos frustraron sus esfuerzos y combinaciones: hasta aquel punto su derrota fué conforme con todos los principios de la Navegación y arreglandose á las instrucciones. — Despues de la totál dispersión del convoy hizo los esfuerzos posibles para tomar la sonda con todas las precauciones marineras, y observaciones Astronómicas de Longitud y Latitud, se abalizó en las Malvinas para seguir á cortar los meridianos peligrosos del Cabo de Hornos y Tierra de el Fuego, y se manifiesta por el estracto que lo verificó con todo conocimiento cumpliendo con los puntos de reunión, encontrando en Santa María al Piloto Aguayo con las órdenes del Comandante General del Ejército Real en Chile y la noticia de hallarse en Talcahuano algunos buques del convoy por lo cual y la falta de víveres, se dirigió al dicho Puerto y fondeó en él el 24 de Octubre de 1818: habiendo desempeñado su comisión con más acierto y felicidad de la que debía esperar y prometerse de un Buque defectuoso para navegar en mares borrascosos mal aperado en jarcia, y Velamen y tan escaso de las manos conservadoras de estos útiles segun consta en el Estado de entrada en Talcahuano, que demuestra á la evidencia la poca Marineria que tenía á su bordo una Fragata de 48 cañones de á 18, cuyas dimensiones en arboladura y cruzamen, están en razon directa de su cañones: que la suma total de todas clases que consta en su estado ascendía á 241 hombres, necesitando por consiguiente más marineros para su maniobra. — 2.° En toda la Europa, cuando se habla de una Escuadra, de un Navío ó de una Fragata de Guerra, se figura desde luego un casco perfectamente construido con todas las comodidades utensillos y reparos propios para la Guerra, en una palabra, un sistema de operaciones fundado sobre

principios reflexivos y exacta Hidraulica: estas han sido justamente las ideas que todos han concebido de la *María Isabel*, y son otros tantos errores como seguiré demostrando. Cuando los Buques no estan armados segun indica la ciencia militar Marina, que no tienen la gente necesaria para su maniobra y Artillería, y aunque sus cortos equipages hayan tenido el tiempo suficiente para entrar en disciplina y ejercicios militares, como consta en autos se practicó en la *María Isabel* durante la navegación, en un combate la reunion de sus esfuerzos, será siempre un tumulto desorganizado, que lejos de contribuir á su defensa precipitan su ruina. El estado de entrada de la *María Isabel* manifiesta que toda su dotación consistia en 241 hombres incluyendo un considerable número de enfermos: fondeada en el Puerto de Talcahuano que habia quedado enteramente indefenso de resultas del abandono en que lo dejó el Brigadier D. Mariano Osorio sin ninguna noticia de enemigos segun consta en autos, y descansando su Comandante en las promesas que se hacian en las instrucciones de que el Exmo. Sor. Virrey del Perú le comunicaria sus superiores órdenes: el 28 de Octubre en medio de una densa niebla soplando el viento del N. contrario para los movimintos de la *Isabel*, y cuando la previsión de su Comandante impetraba de los Jefes Territoriales, viveres, gente, noticias y apoyos en la Artillería y fuerzas que tenian á su disposición, se avistan dentro del Puerto dos buques de mayor porte, que en la posición de Popa, se dirigian á tomar los flancos ó á abordar la *Isabel*; en el conflicto conoce que son enemigos, y su cautela no es sorprendida, rompe el fuego con toda su batería, y con la poca gente que tiene á su bordo guarnece ocho cañones, é intenta con el fuego sostenido de estos contener á los enemigos interin se reune su corto equipage distribuido en diferentes comisiones del servicio y habilitación del Buque, y con la fundada esperanza de tener algunos auxilios de tierra; los enemigos favorecidos del viento continuan en el proyecto de abordar á la *Isabel*; su Comandante no duda tomar el último partido que podia y debia adoptar, consultándolo con sus oficiales, pica los cables, y cumpliendo al mismo tiempo con los deberes de Comandante y los de marineros, consta en autos, que el mismo activó y echó mano á la maniobra del Focque para marcarlo, y que la Fragata hiciese cabeza; la distancia era corta, y el viento no muy fresco, de consiguiente la varada no fué con la violencia necesaria á dañar sus fondos: el enemigo á muy corta distancia acoderado hacia uso de su numerosa Artilleria tomando en flanco á la *María Isabel* que estando ya varada no presentaba ningunos fuegos en su Popa que no estava construida con este obgeto segun consta en autos: sin embargo Capáz no se precipita á tomar el último partido, junta á sus oficiales y pide el dictamen de estos, y todos unánimes deciden el abandono de la Fragata sin decidirse á ponerle fuego, por resistirse la humanidad al sacrificio de las victimas que era indispensable pereciesen, no teniendo tiempo, oportunidad ni embarcaciones que pudiesen salvar todo el equipage: y ademas calculaba que la Fragata no saldría de la varadura si el viento refrescaba y se oponia en tierra alguna resistencia con la Artilleria para no permitir á sus embarcaciones menores tender espias y calabrotes con este obgeto: en fin decidido el abandono del Buque, Capáz se mantuvo á su bordo disponiendo que el carpintero abriese un rumbo para inutilizar más la Fragata, hasta que el Bote no podia sostener mas gente, y fué preciso el recuerdo y estímulo de sus subalternos para que se decidiese á embarcar. Todo consta y esta probado en autos y aseguro que en la narración de estos hechos, he tratado de conservar el espíritu que me ha conducido al examen de ellos, es decir el amor imparcial de la verdad. — 3.° El sólido fundamento sobre que está cimentada la carrera Militar, es la subordinación y respeto al Jefe, con particularidad en un Buque, en donde es todo maravilloso y extraordinario para aquel que no ha seguido esta carrera, porque mira con una especie de prodigio aquella favorable disposición, que prepara aquel espacio tan corto: y extendiendo su reflexión, encuentra en aquella Máquina combinados los principios más sólidos de todas las ciencias con lo más adelantado de las artes. Sin embargo, algunos espíritus débiles, ó limitados atribuyen á casualidad todos los resultados de las combinaciones de una ciencia tan exacta: precisamente ésto que há sucedido en la *Isabel* con los oficiales de transporte, que acostumbrados á pelear con denuedo, no conocian más preferencia ni Autoridad que lo que indica un galon ó dos en la manga, sobre una ó dos charreteras en los hombros: desde el momento que recayó el mando del Buque en Capáz, se consideraron facultados (segun consta en autos) el Comandante de la tropa de trans-

porte D. Fausto del Hoyo y el Jefe de Estado Mayor Coronel graduado D. Juan Loriga para disputar el alojamiento y prerrogativas de Comandte. al del Buque D. Dionisio Capáz, y aunque la ordenanza naval los convencia de su error, se obstinaron en sus pretenciones, graduando de absurda esta obra producto de la combinación y experiencia del que la organizó: el ejemplo de los Jefes fué trascendental á los Subalternos, y lo qe. en aquellos era obsecasion y malicia, en estos desenfrenos é insubordinación, segun está probado en los autos por las diferentes ocasiones que se manifestaron en estos términos en ambas Cámaras: estas escandalosas discusiones atacaban directamente la disciplina y Policía del Buque, no estaban servidas las Guardias con la exactitud que previene la Ordenanza, no se efectuaban los continuos ejercicios segun exigía su estado militar, y aun la salubridad se descuidaba, respecto que la oficialidad y tropa de transporte obstruian las medidas y providencias del Comandante Capáz, que estaban á cargo y desempeño del Alferez de Navio D. Juan Antonio Martin: omito el relato de algunos particulares, por conocer el respeto que debo á V. E. y que lo considero instruido por la lectura del proceso: pero no puedo pasar en silencio, el que habiendo representado el Fisco del Buque al Comandante Capáz la necesidad de que la tropa de transporte usase la ropa de paño para resistir la intemperie del Cabo de Hornos, respecto que la Enfermeria estaba llena de ellos, se le contestó por el Comandante Hoyos, que los uniformes y capotes se reservaban para saltar en tierra, prefiriendo la conservación de estos á la vida preciosa de nuestros semejantes, para tener la satisfacción de saltar en tierra al frente de Esqueletos encapotados y vestidos, inútiles enteramente para la guerra; en circunstancias que podian ser el apoyo más firme de los derechos de S. M. — Parecia que estas disensiones debian haberse concluido al fondear en Talcahuano, pero fué muy al contrario, respecto que Hoyos aunque convencido de su injusticia, no podía olvidar la mortificación en que habia estado su amor propio, reconociendo por Comandante del Buque á Capáz Teniente da Navio reservó por consiguiente sus resentimientos, y los trasmitió á el Jefe de Talcahuano D. Pedro Cabañas, que desde el momento que fondeó la Fragata pudo calcular las consecuencias que debian tener las medidas tomadas con el resto del convoy despachado á Lima por su influjo é interés, (consta en autos) en directa oposición y desobedecimiento de las órdenes dadas por el Comandante de la *Isabel* en cumplimiento de las que tenía de la Corte: está probado en la causa que el Comandante de la *Isabel* para el lleno de sus deberes el dia 25 de Octubre remitió al Comandante General Sanchez por el conducto de un oficial de guerra el Estado de entrada y oficio, en que manifestaba las urgentes necesidades de su Buque en la parte Militar, Marinera y económica, para dar cumplimiento á su interesante comisión, y está plenamente probado que no se le contestó ni de palabra ni de oficio cosa alguna que remediase sus urgencias, y pudiese salvar la responsabilidad que el Comandte. de la *Isabel* les imponia en su citado oficio, pues aunque el Gobernador de Talcahuano pasó á su bordo á cumplimentarla en nombre del Comandte. General Sanchez, dice aquel en su declaración que fué su visita limitadamente por urbanidad sin ninguna comisión del servicio, noticias particulares ni oficiales ó delegación del Comandante General: esto era natural sucediese pues desde el momento que fondeó la *María Isabel* en el Puerto, el Comandte. General, debió convencerse del error que cometió en haber accedido y autorizado la desobediencia de los Capitanes de los Transportes, á las terminantes instrucciones dadas por su Jefe natural y qe. debian haber observado: Cabañas se encontraba igualmte. criminal en esta maniobra, que descubierto como ha sido en el proceso queda convicto del sacrificio que ha hecho de esta interesante expedición tan costosa en sus aprestos como funesta en sus resultados, por monopolizar en su provecho algunos granos y frutos que en Lima, se vendian á precios ventajosos dejando en una conocida escaces la Plaza y Ejército de Talcahuano y sin recursos á las embarcaciones del convoy que fuesen recalando posteriormente, como aconteció á la *Isabel*, que si se le hubieran dado los auxilios que pidió se hubiera evitado con su salida al cumplimiento de sus destinos, su apresamiento y el del resto del convoy. Segun está probado en los autos por confrontación y careo de los Alfereces de Fragata Valencia y Ibarra, y el 2.º Piloto Vidaurreta con el Comandante General Sanchez, este ha quedado enteramente convicto de no haber cumplido no solo con los deberes que exijian el mejor servicio del Rey, conforme con las instrucciones que tuvo á la vista desde la llegada

de las Fragatas del convoy San Fernando, á Tocha y Sta. María (las que permitio que se varinsen) sinó tambien con los que imponia la humanidad respecto á la *Isabel*, que pudiendo socorrer alguna de sus necesidades se limitaron todos sus auxilios á una rez que se le dió el dia despues de su arrivo, cuando á las tropas que habia conducido se les franqueba cuanto podian consumir: esto mismo lo prueba D. Pedro Cabañas en su declaración, aun cuando se nota en ella la animosidad, odio y rencór que profesaba á Capáz, seguramente por las sugestiones de Hoyos y Loriga, y la responsabilidad en que habia quedado con la disolucion del convoy como esta yá dicho: Ultimamente está probado á la evidencia que los Jefes Territoriales en Talcahuano fueron la causa más activa de la pérdida de la *Isabel* y su convoy: Primero — Por la maliciosa reserva que observaron tanto en comunicación de oficio como particular, respecto á manifestar al Comandante de la *Isabel* las ocurrencias, estado del Reino y papeles públicos de los enemigos, que con fecha muy anticipada anunciaban con precisión hallarse en su poder los pliegos de instrucción á que debia sugetarse al Convoy que llegaron á sus manos por la escandalosa sublevacion de la Fragata *Trinidad*: Segundo: Por que habiéndose abandonado aquel Puerto, demolido sus fortificaciones, y evacuado el Reino, y aquellos mares por las fuerzas terrestres del Sor. Osorio y las navales de este Apostadero, superiores á la de la *Isabel*, no debian haberla detenido un momento en aquel punto, de donde el dia anterior á su arrivo se habia permitido salir á cuatro Buques autorizandolo con esta misma reflexion. — Tercero: La necesidad absoluta en que constituyeron á la *Isabel* para que no pudiese realizar su comisión negandole víveres, gente y todo género de auxilios, corroborándose cuanto tengo dicho en la divergencia que se nota en este particular en las declaraciones del Comandante General é Intendente Cabañas. — Parece que despues de lo expuesto era indispensable la pérdida de la Fragata *Isabel* pero no es así Sor. Exmo., pudo salvarse y debió haber entrado en el Puerto del Callao con la mayor parte de su convoy si el Jefe destinado á cumplir las órdenes de S. M. lo hubiera verificado: las instrucciones de la *María Isabel* manifiestan que se habían impartido órdenes al Virrey del Perú, y que al mismo tiempo que se le noticiaba la salida del convoy se le mandaba pusiese ordenes y avisos en los puntos de recalada y reunión del convoy lo que no sucedió: consta igualmente en autos que el Capitan Smilit de la Goleta Americana la *Macedonia*, ofreció sus servicios al Sor. Virrey para noticiar á la *María Isabel* y su convoy, del armamento que preparaban los enemigos de Valparaiso: pudo haber salido de este Puerto del 3 al 5 de Octubre, y está en todo cálculo y probabilidad que llegase á la Isla de Sta. María en los mismos dias que recaló la *Isabel*: impuesto el Comandte. de ella de lo que ocurria en estos mares, hubiera tomado aquellas medidas mas oportunas para salvar el convoy, mandando al *Macedonia* cruzar sobre puntos mas á barlovento, dirigiendose la *Isabel* á Valdivia, en donde repuesta de algun modo de las necesidades que padecia, esperase á los demas buques del Convoy (que fueron apresados) y dirigirse con toda precaucion á este Puerto del Callao. — Creo que he cumplido el objeto que propuse ál principio de mi discurso y emitiria algunos particulares si pudiese desentenderme de las obligaciones que me impone mi deber, por resentirse mi propio honor y el amor que profeso á mi cuerpo y carrera, al notar defectos en mis propios compañeros. El Teniente de Fragata D. Eusebio Tiscar por una combinacion desgraciada se ha negado á leer el parte dado por Capáz, que por las declaraciones de todos los demás Oficiales del Buque está conforme con los acontecimientos, y en su declaración varía en algunos particulares que acriminan su conducta por estar convencido de su error en la confrontación y careo con los demas testigos; su conducta posterior al apresamiento tampocó ha sido acertada pues de motu propio y con infracción de la ordenanza se incorporó al Ejército de Sanchez manifestando un decidido objeto de chocar con Capáz, lo que no lo puedo atribuir á ignorancia ó malicia, sinó á las necesidades y escaceses que padecia: la inobediencia de los Capitanes de las Fragatas *Atocha*, *S. Fernando*, y *Sta. María* al cumplimiento de las instrucciones, y la conducta observada por el Comandante de Cantabria D. Rafael Ceballos Escalera en el Transporte *Expeculacion*, son otros tantos acontecimientos que han obrado en la pérdida de la *María Isabel*. — De todo lo expuesto, lo que consta en el parte, procesos y documentos, resulta que D. Dionisio Capáz, Teniente de Navío de la Real Armada y Comandante que fué de la Fragata de S. M. *María Isabel*, en mi honor y concepto está

libre de todo cargo por la pérdida de dicho Buque en el Puerto de Talcahuano, en donde fué apresado por la Escuadra enemiga; y que en su navegación, derrota y combate llenó los deberes que le impone la Ordenanza, haciendose acreheder á las gracias de S. M. por su conducta posterior mandando la resolucion en la gloriosa defensa de este Puerto en Octubre del año próximo pasado, por lo que han sido premiados otros muchos Oficiales menos antiguos. — Fragata *Prueba* en el Puerto del Callao, 24 de Agosto de 1820. — Eugenio Cortés.

Es copia.

Conclusión fiscal

en el proceso instruido sobre la pérdida de la Fragata de Guerra "Reina María Isabel", su Comandante el Teniente de Navío D. Dionisio Capáz. Por el Capitán de Fragata D. Joaquín Bocalán, fiscal de dicha causa.

Año de 1820.

Exmo. Sor. Dn. Joaquín Bocalán, Capitán de Fragata de la Armada, Juez fiscal nombrado por el Sor. Comandante General, en la Causa seguida sobre averiguar la conducta militar y causas que originaron el apresamiento de la Fragata de S. M. "Reina María Isabel", al mando del Teniente de Navio D. Dionisio Capáz: No puedo menos, recordando sus deberes en tal cargo que es esclarecer la verdad y pedir la observancia de la Ley, anteponer las razones que le inducen á formar el más sólido concepto, que merece la Causa. Apresada la *María Isabel*, principiaron diversas opiniones todas dirigidas á denigrar la conducta del Comandante y Oficiales de cuyas resultas se le acumulaban cargos infamantes; imputábasele falta de valor é inteligencia, y en una palabra se atribuia á solo él toda la desgracia: estas voces, las resultas de cada acontecimiento, y otras consideraciones y sobre todo la Ordenanza general de la Armada serían las que movieron al Sor. Comandante general de este Apostadero mandar se formase la presente causa, que principió el primer Fiscal D. Juan Pareja y que por las causas que obran á f. 117 á 121 ambos inclusive; he actuado por nombramiento de dicho Gefe contenido á f. 122, con semejantes auspicios confieso que me fué muy sensible semejante encargo que iba á contrarrestar un público que esperaba con ansias el fallo de uno á quien creía delincuente y que al mismo tiempo estaban interesadas personas de carácter en hacer recaer el delito sobre el Sor. Capáz y el Cuerpo General de la Armada: por fortuna al presentar la causa al Consejo me lisongeo de haber sido el instrumento para salvar la inocencia de Capáz y la del Cuerpo en que tengo el honor de servir. Para dar cumplimiento á mi comisión principié por imponerme de lo actuado por mi antecesor, y enseguida recibir las siguientes declaraciones que constan desde f. 124 hasta f. 224 vuelto ambos inclusive: á enterarme del parte y demas documentos. Por el primer documento de ella que es el parte de todas las ocurrencias con sus correspondientes notas dado por el Sor. Capáz se viene en conocimiento cierto y nada equívoco del malísimo estado, tanto marinero como militar de la Fragata *María Isabel* á su salida de Cádiz: trataré primero del marinero, por el cual se hace ver la precisa demora en su viage. Dotada la Fragata, con la mitad de su gente pues que lo manifestaba así el estado general de entrada en el Puerto de Talcahuano, que obra en el documento 46 y al mismo tiempo la órden que se comunicó á la tropa de transporte, para que supliese y ayudase en las maniobras, respecto á que en consideración de poder transportar más de este número se le había disminuido la de su dotación: me parece innecesario detenerme en más agentes que estos para que los Sres. Vocales del Consejo, vengan en conocimiento de las verdaderas causas de su detención, pues que es bien claro que la tropa de transporte si bien llenaba el hueco de los hombres necesarios para las maniobras, no podia en ninguna manera suplir el de la inteligencia marinera, mucho más en un viage en que más que ninguno es precisa, por depender en la actividad de ellas por alto la pronta salida de las regiones más crudas y de

más exposición á averías: es innegable que la *María Isabel* falta de brazos expertos en el arte fué una roca ambulante y precisada á sufrir todos los rigores de una navegación que experimentaba toda clase de estaciones, así es que se vió precisada á economizar el maniobrar particularmente de noche y por consiguiente á desperdiciar mucho tiempo en los parages que es más necesario aprovechar los momentos y que de esto resulta la prontitud y la salvación de la gente en las enfermedades, así fué que la *María Isabel* obligada por su situación á tardar en salir Lats. crecidas, que no dan otra cosa que continuas intemperies sufrió una total decadencia en su tripulacion una escases absoluta de víveres, producida tambien del ningun acomodo de la Fragata para ellos, y que segun consta en el proceso se hizo saber á las autoridades competentes á su embarco, pero no dieron la menor disposicion sobre este particular, y fué preciso que su primitivo Comandante proveyese de su peculio á el forro de un pañol en hoja de lata en el que felizmente se conservó gran parte de pan, y gracias á esto tal vez no sucede una catástrofe nunca vista pues que todo el demás género de esta especie fué la mayor parte averiado; agregase para su retardo en la navegación que no habiéndose dado al Comandante de la *Isabel* la menor noticia del estado en que salían los Buques del Convoy sufrió una demora en Tenerife de resultas de salir uno de los Buques del Convoy imposibilitado de seguir el viage, por una agua descubierta: fué preciso fondease todo él, y repartir el transporte de este Buque entre los demás del Convoy, incluso el *Isabel*: todos estos datos fueron los motivos de su retardo, pues que aunque la derrota por sí ya debia hacerle larga, él siguió enteramente la que su antecesor le entregó en Tenerife al dejar por su enfermedad el mando, que era la misma que se le habia dado por el Gobierno; de resulta de lo expuesto hubo tiempo para que los enemigos supiesen por la Fragata *Trinidad* del Convoy que entregó á ellos en el Rio de la Plata, la venida de la *Isabel* sus instrucciones y por consiguiente los puntos de recalada, y sobre todo su mal estado. Pues si queda demostrado, el marinero, en nada le aventajaba el militar, bástese decir que toda su Artilleria estaba defectuosa y dada por tal en el reconocimiento que verificaron en Cádiz los Oficiales de Artilleria de Marina y de que fué informado el Capitán General del Departamento, por cuya razón traia la Fragata órden de que se le hiciese el Cureñage nuevo en este Apostadero, sin mas armamento que 35 fusiles en mal estado é igual número de las demas armas, segun manifiesta el estado citado. A pesar de todas las razones expuestas aun tuvo la *Isabel* la desgracia para su retardo de encontrar unos tiempos en las Lats. del Cabo de Hornos extremadamente duros y contrarios aun más allá de lo general, como lo comprueban todas las embarcaciones qe. lo montáron en aquella época, sin embargo sostuvo su Convoy hasta los paralelos de 36 á 40; siguió en sus recaladas exactamente las instrucciones que traia, y consta á f. 139 y 140 vuelto: llegado á Talcahuano su primer cuidado fué pasar al Comandante general de la Provincia el oficio que original consta á f. 141, 142 y 143, y el estado general del en que entraba en el Puerto la Fragata, manifestándole las instrucciones del Gobierno y pidiendo las noticias de enemigos que tuviese, exigiendo á dicho Jefe, le diese su parecer: á todas estas previsiones del Sor. Capáz está probado en la causa que el Comandante General no dió más contestación, que lo haría luego que celebrase una junta; contestación que repitió las varias veces que el Capáz instó por medio de un Oficial de su buque. El Comandante General Sanchez dice en su declaración que dió órden al Gobernador Cabañas para que instruyese á el Comandante de la *Isabel* de las fuerzas enemigas y su calidad, más Cabañas en su declaración niega esta órden, por consiguiente resulta que nada se le dijo, compruebase mas esto y que las Autoridades de Concepción ni temerieron, ni creyeron que la Fragata podía ser atacada pues que no se le dió el menor auxilio, y se le sujetó á solo una res diaria ó lo que es lo mismo, á que no pudiese salir á la mar sin víveres como se encontraba. Impetrados por el Comandante de la *Isabel* los auxilios de Artilleria, y gente como está plenamente probado, resulta por la declaración del Sor. Sanchez que el Sor. Hoyo se hizo cargo de remitírsela diciendo que lo haría si quisiese y al fin no lo hizo; y la Artilleria dice el Sor. Coronel Loriga que la mandó retirar creyendola inútil

por su poco calibre para ofender los costados de los buques enemigos y que se habria perdido si se hubiese quedado en Talcahuano, contestación muy débil á mi jujicio pues es claro que hubiera ofendido y muerto á la gente de encima de cubierta é inutilizado caballeria de labor mucho mas cuando la situación de aquel Puerto proporcionaba parages á propósito para colocarla sin que el enemigo pudiese hacerla el mayor daño: y en cuanto á que se habria podido perder, si la tropa como debia no hubiera mantenido en Concepción sinó en Talcahuano (yá que desembarcó) no habia por que temer este acontecimiento. En el dia del combate y pérdida de la *Isabel* está plenamente probado que reinó el viento al N. enteramente contrario para que aquella hubiera podido dar la Vela, lo está asimismo el corto número de gente que tenia á su bordo hallándose la demás en el Hospital y en comisiones legítimas, lo está tambien que su Comandante se batió en cuanto alcanzaron sus fuerzas maniobrando al mismo tiempo para varár, como lo hizo y es evidente que con algun auxilio que se hubiera proporcionado de los que con tanta anticipación pidió no se hubiera apoderado el enemigo del Buque: pues debo hacer presente al Consejo que conociendo como conozco aquel Puerto me atrevo asegurar que si la *María Isabel* se hubiese encontrado con la gente suficiente para batir á los enemigos con toda su batería alta y baja y con la competente fusilería para resistir el abordage que le intentaban y fustró con la varada, es muy seguro que con el viento que reinaba enteramente por la Proa para echarse fuera en un descalabro, y metidos dentro de los bajos, si como es probable la Fragata sosteniendo un vivo fuego con la gruesa Artillería que montaba, les hacia, aunque no fuese, sinó averias en la cabulleria de labor, que se hubieran visto á desistir del ataque pues aun con la ninguna fuerza que pudo presentar no faltó mucho para hacerlo, tambien es innegable que al menos hubiera podido sostener la acción hasta dar tiempo para desembarcar la gente que quedó prisionera é inutilizar el buque quemándole, pero esto no le fué posible porque era preciso para ello sacrificar á más de 50, ó 60 víctimas que en ninguna manera le era permitido, la segunda operación de desfondarla que pensó y para lo que dió la órden segun aparece en el proceso, no le dió lugar la precipitación de las ocurrencias; por que es menester, presentar una costa que con los vientos al N. se obscurece extraordinariamente y por lo que los Buques no fueron vistos de las vigias hasta estar muy próximos y aun despues de avistados se creyeron del Convoy, á pesar de todo consta en los autos que desde que se presentó el Bergantín á la vista, y que se dijo en el Pueblo era de Lima, el Comandante Capáz tuvo en lo posible aun con su poca gente el Buque á son de Combate, segun aparece por las declaraciones en que se hace ver empleada la maestranza cubriendo centinelas, y un bote de ronda avanzado, á pesar de todo repito que la localidad de aquel Puerto y con el V^to. al N. no pudo dar lugar á muchas deliberaciones pues que cuando de la *Isabel* descubrieron los Buques en la Boca y pudieron distinguir sus Pabellones Ingleses que eran los que tremolaban apenas distarian de 4 á 5 millas de la *Isabel* con v^to. en popa y todo aparejo largo, inmediatamente fueron hechas las señales de reconocimiento á que no contestaron, se afirmó la Bandera Española en la *Isabel*, y los enemigos las que traian arboladas á poco tiempo rompió la *Isabel* el fuego aun en la duda de sí eran ó no lo que aparentaban, pues que hay que advertir que las señales que traia la *Isabel* reservadas no eran las nuevamente adoptadas entre los Gobiernos Español é Ingles y por consiguiente el Sor. Capáz no tenía un dato positivo de que no lo fuesen, á el fuego de la *Isabel* con solo 7 cañones para lo único q^e. le alcanzaba su dotación y sin un solo hombre encima de cubierta, los enemigos abrieron distancias y se dirigieron uno á Popa y otro á Proa de la *Isabel* rompiendo un vivo fuego, y dispuesta su gente en son de abordage: No puedo menos de llamar la atencion del Consejo exponiendo la situación tan crítica en que se encontró el Comandante Capáz; recien llegado de Europa sin la menor noticia de enemigos en fuerza en estos mares, con las terminantes instrucciones de aguardar en Talcahuano la del Exmo. Sor. Virrey, esperar su Convoy, y sin recibir noticia ni auxilios de las Autoridades del País, se vé repentinamente atacado por una fuerza tan enormemente superior como

lo es un Navio de 60 cañones y una Fragata de 50: pues aun hay mas que agregar las indisposiciones ocurridas en la navegación, ellas provocaron el encono de Hoyo y Loriga contra Capáz, que ciertamente produjo la conducta de estos en Concepción creyendo vengarse de aquel abandonando la causa del Rey, que me persuado no la consideraron tan comprometida como lo estaba, y anunció Capáz en su oficio á el Coronel Sánchez ya citado y á que no contestó: despues de todo lo dicho: ¿Que le quedaba que hacer á él abandonado de todo el mundo, Comandante de la *Isabel* que lo que hizo? los buques enemigos decididos abordarle, era preciso contenerlo algun tanto para lo que necesitaba sostener el fuego con los 7 cañones de la batería, ¿y que le quedaba para la maniobra de varár? Nadie, así fué que dos oficiales y aun el mismo Comandante con el Contramaestre marcaron el foque y dieron la sobremesana únicas velas que fué posible marcar, y mandando en el mismo momento picar el cable se dirigió á varar en el parage que mejor pudo: ¿Puede exigirse mejor comportamiento que abrace á un mismo tiempo, los ramos de valor, serenidad é inteligencia en el arte? ¡O quieren exigir que el Sor. Capáz obrase prodigios! La declaración del Gobernador Cabañas dice por sí misma que no puede servir de mérito, como que sus expresiones están manifestando que era un enemigo personal de Capáz aun así confiesa que nada le mandó el Sor. Sanchez dijese á Capáz y que no le prestó mas auxilios que los que dice el Comandante de la *Isabel* por que no habia Galleta, cuando está probado en el proceso que la habia y se dió á la tripulación de la *Isabel* despues de su pérdida, bien es verdad que posteriormente y segun las ocurrencias acaecidas en su ratificación queda verdaderamente probado que Cabañas no estaba en su cabal juicio, de resultas de la terrible enfermedad de que murió y estuvo atacado desde mucho antes que llegase a esta Capital y prestase su declaración, pues por la simple firma apenas llevándole la mano podía verificarla. La declaración prestada por el Calafate Rico y presentada por el Sor. Sanchez, que aparece á f. 149 á 152 prueba en su mismo dicho, (de que la *Isabel* tenía un mes de víveres) la capciosidad de ella pues consta en el proceso todo lo contrario, y aun mas ¿por que, como, tardando la *Isabel* 5 meses y 7 dias, en su navegación, y habiendo echado a el agua segun aparece por las declaraciones, mas de 45 dias de víveres podía aun uno en Talcahuano? siendo hasta casi imposible que un oficial de mar, diga que habia un mes de vino cuando he sabido que para estos viages no se embarca de esta especie sino muy poco y se reparteen en las Lats. crecidas, igualmente dice que no se tomaron precauciones en la *Isabel* cuando está probado que él y sus compañeros cubrieron algunas centinelas dos noches antes del combate, de manera que si la pérdida de Valdivia no hubiera imposibilitado la venida de este individuo, yo no dudo que se hubiera desdicho de lo que expresa en su declaración, que el Sor. Sanchez tomó sin comisión para ello. El Consejo nó podrá menos de notar la falta de una de las principales declaraciones cual es la del Sor. Fausto del Hoyo, pero como este Jefe se hallaba en la Plaza de Valdivia y en ella cayó prisionero, y ademas los interrogatorios que al efecto se mandaron sufrieron la misma suerte, no ha sido posible verificarla, si bien en nada puede ser necesaria pues que lo actuado arroja por sí los méritos suficientes para considerarla precisa en la principal; estas y otras particularidades se notarán en este proceso cuales son la falta de ratificaciones del Sr. Loriga, la alteración en las actuaciones, y otras; pero es preciso tener á la vista para estas ocurrencias el que esta causa sustanciada en las críticas circunstancias, pues que atacado este Puerto por los enemigos repetidas veces, el Fiscal y Secretario han sido destinado al frente de él y precisados á suspender las actuaciones, por otra parte algunos de los declarantes se han hallado á distancia de 500 á 600 leguas, todas estas razones me han parecido indispensable, hacerlas presente al Consejo para que no le sea extraño hallar en alguna manera alterado el órden de actuación, arreglado á Ordenanza. De todo lo dicho y de lo que consta en el parte sus documentos y procesos se viene en conocimiento que antecedentes ocurridos en Talcahuano y Chile trajeron la pérdida de la *Isabel* á su llegada, no habiendo las Autoridades del Pais procedido en el concepto de que su entrada y permanencia en Talcahuano era expuestísima sobre cuyas dos circunstancias no hay que decir á su Comandante:

por lo que consta y atendiendo á que parece que Cabañas tomando la demanda de Loriga y Hoyo todos tres no conspiraron á mas que mortificar á el Comandante de la *Isabel*, corroborandose esto en los sucesos posteriores á su pérdida, de los cuales los principales se hallan comentados en las sumarias hechas á el Alferez de Navio D. Eusebio Tiscar, al Teniente de Cantabria D. Antonio Frias y sobre el suceso de las Espuelas ocurrido en Tucapel que obra en el parte á f. 151 á 152, y tengo pedido á el Sor. Comandante General de este Apostadero se unan á el proceso para que el Consejo determine lo que le parezca; y refiriendome á cuanto consta en autos, en todo lo que abraza hasta f. 224 vuelto, que he actuado, pues debo poner en conocimiento del Consejo que por la escasez de oficiales ó por que creyese el Jefe del Apostadero mi persona útil en la comisión de la Fragata *Prueba* salí á la mar en ella entregando el proceso en la Secretaria del Apostadero: durante mi ausencia ocurrieron nuevas actuaciones las que desempeñó otro oficial, por lo tanto no estando completamente enterado en ellas y teniendo dado su dictamen (que he visto) igualmente el oficial que las desempeñó me abstengo en un todo á lo que aquel dice en él: y repito que por lo que á mi toca y llevo expresado. Concluyo por el Rey: con el mérito de las declaraciones, cargos, confesion, ratificaciones y demás que arroja el proceso, y documentos agregados: que el Teniente de Navío D. Dionisio Capáz Comandante que fué de la Fragata *Reina María Isabel* debe declararse libre de todo cargo y cumplió en un todo con sus deberes, aún mas allá de lo que podía esperarse en tan apuradas y críticas circunstancias, sin el menor auxilio de los Jefes territoriales quienes sabedores del miserable estado del Buque debieron y pudieron dar á Capáz los recursos que con tanta anticipación les pidió: por lo que son los verdaderos responsables de dicha pérdida, pues que con ellos ó con haber detenido la Fragata en el Puerto respecto á que las circunstancias eran peores que cuando lo desampararon en el mes anterior los Buques del Apostadero, pudo haberse evitado, y en consecuencia disponerse la Pública satisfacción que merece la conducta observada por el Sor. Capáz en la forma que previene el artículo 23, Tratado 8.° Título 6. de las Reales Ordenanzas del Ejército, por no tratar de estos casos las de la Armada: sobre todo lo que, el Consejo determinará lo más conforme y arreglado. — Callao de Lima 1.° de Septiembre de 1820. — Exmo. Sor. — Joaquin Bocalán.

Es cópia.

---

(9) SOLICITUD

Exmo. Señor.

D. David Jewett Coronel de la Marina de la Patria ante V. E. con mi mayor respeto y en la mejor forma á derecho me presento y digo: Que hallandome de Comandante de la Fragata Corsario nombrada la *Heroina* se me dio aviso q^e^. algunos individuos de la Tripulacion del buque havian formado un Complot con el objeto de amotinarse: Esta advertencia unida á otros varios antecedentes q^e^. me asistian de ante-mano no dejaron de alarmarme, infundiendome vehementes sospechas de la certeza del atentado q^e^. se me anunciaba: en tales circunstancias trate de hacer las indagaciones correspondientes averiguando por medio de un oficio al Capitán Comandante de la tropa D. Laureano Ansoategui levantase sumaria en el mejor orden posible y con arreglo á ordenanza sobre el esclarecimiento del crimen enunciado y consignacion de sus autores siendo el resultado de las precedentes diligencias haberse descubierto de un modo inequivoco la trama de una Conspiracion horrorosa, en q^e^. por desgracia se havia concertado y convenido la mayor parte de la tripulacion seducida con los engaños y lisonjeras esperanzas, con q^e^. la havian alucinado sus autores.

Recibida la confesion de los reos, fué mas clasificada su criminalidad, y sé hicieron manifiestas las consecuensias fatales q^e^. debian esperarse, si la sublevacion huviera surtido su efecto: la combinacion del plan proyectado era muy extensa y este se hallaba proximo á la ejecuxion, de manera que la seguridad de nuestra existencia corria aun notable riejo, demandaba la pronta conclusion del juicio; por

cuyo motivo nombre una junta de Guerra compuesta de los Oficiales del mismo Buque, pª. qe. en vista del Proceso, y oidas previamente la acusacion Fiscal, y la defensa de los conspiradores, se resolveria lo mas justo, con arreglo al merito del espediente, resultando de este acto por conforme y unanime votacion de los Vocales del consejo, que se impusiera la ultima pena a los corifeos del motin, disminuyendose proporcionalmente el Castigo con respecto á los complices, segun la mayor, menor gravedad de sus delitos.

La execusion, y cumplimiento de la pena acordada, era no solo justa, sino necesaria, é inevitable: se presentaba por una parte muy al vivo, el proximo é inminente riesgo qe. habiamos corrido, divisandose el quadro de las sangrientas escenas qe. debian executarse, y de que nos veiamos accidentalmente libres; por otra parte se venia a la consideracion la imposibilidad de conservar sus personas con la competente seguridad de incomunicasion para eludir una nueva colasion, qe. podria fraguarse con mejor suceso, de suerte qe. no se encontraba medio, ni arbitrio alguno entre su escarmiento, y nueva ruina.

Yo me creeria responsable á la Patria si menos seloso en los deberes de mi cargo, hubiera desatendido la imperiosa voz de la necesidad, y de la justicia, omitiendo la ejecusion de la medida anteriormente propuesta con perjuicio de nuestros intereses y seguridad: Hé dicho poco antes, y repito ahora de nuevo qe. la omision en imponer la debida pena á los criminales arrastraba males de mucha consideracion y trassendencias: siendo muy probable qe. renovasen sus antiguos proyectos, obrando mas advertidos, y precausionados, y procurando alejar las sospechas qe. pudiesen recaer sobre sus personas, y en ese caso no puede V. E. desconocer quanto, y quan grandes serios los desastres qe. se cometerian, si realisando su empresa estos hombres temerarios se hubieran erigido en Piratas, cometiendo los mayores exesos, comprometiendo el credito Nacional.

A pesar de la rectitud de mis operaciones, no faltan algunas personas qe. por un efecto de resentimiento y emulacion, ó por una sensibilidad afectada esparcen rumores sediciosos sobre mi conducta; ya pintandome con los colores de un despota; ya haciendome figurar como un hombre sanguinario, y caprichoso, y aunque estas especies no pueden alterar la tranquilidad de mi espiritu, satisfecho siempre con el cumplimiento de mis deberes, no dejan de atacar mi honor y reputacion qe. siempre he tratado de conservar sin la menor nota en esta virtud, y para precaver toda interpretacion siniestra á cerca de mi conducta elevo á V.E. esta representacion, para que examinado el proceso de los sucesos acaecidos en la Fragata *Heroina*, y cuyo espediente tuve el honor de presentar á V. E. en testimonio, se sirva decretar, qe. si resultare contra mí algun cargo, ó reconvencion, se me forme causa, en la manera qe. se hallare por conveniente, hasta el caso de abrir juicio, si fuere necesario; mas si por el contrario mi conducta se halla justificada y sin reparo alguno qe. oponer á mis operaciones, espero, y aun suplico á la vondad de V.E. se sirva declarar espresa, y terminantemente mis buenos servicios, y haber llenado con exactitud mis deberes en la prosecucion del juicio qe. há dado merito á está representacion.

Por tanto —

A V.E. pido y suplico se sirva proveher, y determinar segun solicito, por ser asi de justicia &ca.

(firmado) — David Jewett.

Decreto

Buenos Aires Setiembre 21 de 1821.

Pase al auditor general con la Causa de su referencia — hay una rúbrica. — Cruz.

Dictamen del Auditor

Exmo. Señor.

Un mismo crimen afecta á los reos procesados en diferentes causas por el intentado levantamiento, conjuracion á bordo de la Fragata Corsario *Heroina* y Corbeta presa *Carlota* que se han pasado al dictamen de la Auditoria General, sobre qe. debe tratarse con separacion por el distinto estado, en qe. se hallan.

El motin premeditado en la *Heroina*, que una casualidad descubrio é hizo evitar, se halla suficientemente comprobado en sus autores: en los qe. se pusieron á la cabeza de ellos, ó fueron los instrumentos, para formarle y mantenerle, y aunque falta el requisito esencial de la confecion en muchos de los reos y en todos la asistencia de Defensor si exceptuamos á Jaime Tomas, para quien unicamente se nombró en calidad de tal al mayor Tomas Carey f. 44 vta. sin embargo como las circunstancias de ese Buque á aquella sazon eran poco menos que desesperadas hallandose á su bordo tantos levantados la mayor parte de la gente escorbutada, la poca sana teniendo que guardar los presos cubrir los puestos arriejados, marinar, y con escasos viveres y esos malos comprende el esponente, que el caso fué estraordinario, para que no se tuviese qe. atender á rehacer el proxeso arribado este de ese modo á su conclusion, encuentra la sentencia del Consejo á f. 52 en quanto á las penas espresadas conforme al Articulo 7 y 8 en su epigrafe de las penas por delitos comunes del Reglamento del rio de 15 de Mayo de 817—y su correspondiente—9 y 10 tit. 34 de la Ordenanza Naval de 802—Mas en lo que respeta a la pena pecuniaria exclusiva de su parte de presa en los procesados disconforme con dicho Artº. 7 y 9—que impone por ese crimen, y con los 20, 21 y 22 iguales a los 47, 48 y 49 de la sitada ordenanza que solo la confeción o otros, de que hablan, tanto mas, quanto qe. el 2º. m. 3—sobre hechos de esta ultima clase procede unicamente contra otros individuos diferentes de aquellos, debiendo por lo mismo V.E. remitir al Tribunal de presas un testimonio de su Superior resolucion que recaiga, para que allí surta sus efectos en la declaracion de buena o mala presa de la Corbeta *Carlota*.

La otra causa sobre motin en el Buque presa no ha sido juzgada por el Consejo qe. al efecto se tubo y debe reservarse á su oportunidad para poderse lograr la aprehencion de los reos, qe. se hallan ausentes, remitiendose á ese tiempo el juicio suspendido contra D. Cristoval Cornelia, segun el fallo de f. 52 V.E. sin embargo determinará lo mas arreglado.—Buenos Aires y Obre. 10 de 1821.—Villegas.

Decreto

Buenos Aires Nbre. 6 de 1821.

Visto este proceso seguido con motivo del intentado levantamiento y conspiracion á bordo de la Fragata Corsario *Heroyna*, y Corbeta presa *Carlota*, Conformandome en su merito con el dictamen del Auditor General de Guerra, de fecha 10 de Octubre ultimo, vengo en confirmar y confirmo la sentencia pronunciada por el Consejo a f. 52—solo en cuanto á las penas corporales qe. ella designa, y no á la pecuniaria de exclusión de parte de presa en los procesados, por no conforme á las leyes de la materia; transcribase esta mi resolucion al Tribunal de presas á los efectos qe. en su caso haya lugar, reservandose la causa sobre motin en el Buque presa *Carlota*, á su oportunidad imprimase panoticia de los interesados y avisese al Comandante dicha Fragata Coronel D. David Jewitt cuya coducta en aquella causa se aprueva, para su inteligencia y satisfaccion. — A. B. Aldais. — *Fco. de la Cruz.*

---

(10) Fragata Nacional de Guerra *Heroina* Compañia de Marina

Lista de los individuos de dicha, con expresion de á quienes correspondian y destinos donde se hallan al presente:

Capitan D. Laureano Ansoategui — Por junta de guerra suspenso del empleo.
Teniente y comandte. D. Marcelo Vega — P.

Sargento 1.º	Andrés Faclan	A.	De custodia en la corbeta presa *"Carlota"*
	Mariano Ortiz	A.	
	Francisco Abrego	A.	
	Roque Ramos	A.	
	José M. Baneda	A.	
Cabo 1.º	Valerio Matute	A.	De custodia en la goleta presa *"Rampert"* en Buenos Aires.
Soldados	Juan Castro	A.	
	Francisco Ordoñes	A.	

Soldados	Juan Asencio Roman	A.	Desertó en isla Trinidad.
	José Diego Cabral	A.	Desertaron en la Isla de San Vicente.
	Felix Bamondes	A.	
	Ventura Diaz	A.	
	Gabriel Moreira	A.	
	Juan Saracho	A.	
	Manuel Arias		Muertos de la peste del escorbuto.
	Juan Saenz Valiente		
	Nicolás Ferreyra		
	Juan Pedro Galvan		
	Luis Gonzales		
	Antonio Marchan		
	Ignacio Martinez		
	Manuel Martinez		
	Joaquin Pereyra		
	Juan Pereyra		
	Tomás Rodriguez		
	Andrés Reyna		Muerto de casco de metralla cuando la Corbeta.
Sargento 2.°	Ramon Ahumada	P.	Voluntarios que quedan en la *Heroina* á seguir nuevo crucero.
	Juan Antonio Gonzales	P.	
	Francisco Gonzales	P.	
Cabo 1.°	Manuel Varela Gundin	P.	Individuos presentes que marchan a la Capital
Tambor	Cosme Damian Ulloa	P.	
Pito	José Rodriguez	P.	
Soldados	Mariano Niña	P.	
	José M. Rodriguez	P.	
	Mariano Gomez	P.	
	Fernando Villegas	P.	
	Gregorio Pereyra	P.	
	Pedro Alvarez	P.	
	José Leon Piedracueva	P.	
	Félix Lemos	P.	
	Alexo Ordenes	P.	
	Roque Lopez	P.	

Total de plazas 42

Notas: Los soldados Félix Bamondes, Juan Saracho, Juan Asencio Roman, Francisco Ordoñes, Juan Antonio Gonzales, Mariano Niña, José M. Rodriguez, fueron remitidos por su xefe al servicio de dicho buque, siendo artilleros, como tambien Mariano Ortiz.

El tambor Cosme Damian Ulloa y los soldados Mariano Gomez, Juan Castro, Fernando Villegas, Francisco Abrego y Andrés Reyna, siendo del Reximiento de Artilleria se hallaban en Presidio, de donde salieron al corso.

El pito José Rodriguez, siendo del 2.° Tercio de la Asamblea Veterana se hallaba en Presidio, de donde salió al corso.

Los soldados Roque Ramos, Gregorio Pereyra y Pedro Alvarez, siendo paisanos se hallaban en la Cuna (1), de á donde fueron remitidos al servicio de dicho buque.

Los soldados José M. Baneda, José Diego Cabral, Ventura Diaz, Gabriel Moreira, Manuel Arias, Juan Saenz Valiente, Nicolás Ferreyra, Juan Pedro Galvan, Luis Gonzales, Antonio Marchan, Ignacio Martinez, Manuel Martinez, Joaquin Pereyra, Tomás Rodriguez, José Leon Piedracueva, Félix Lemos, Alexo Ordenes, Roque Lopez, se hallaban en la Cárcel pública de á donde fueron destinados al corso de la fragata.

El sargento 1.° Andrés Faclan, y el cabo 1.° Valerio Matute siendo de artilleria salieron voluntariamente á seguir el corso con licencia de sus xefes.

El sargento 2.° Ramon Ahumada, el cabo 1.° Manuel Varela Gundin y el soldado Francisco Gonzales voluntarios que se presentaron a seguir el corso.

---

(1) Cárcel

Fragata Nacional de Guerra *La Heroina* anclada en el Puerto de Soledad de las islas Malvinas y Abril 22 de 1821. Como comandante del piquete que marcha a la Capital — *Manl. Varela Gundin.*

LISTA DE OFICIALES, TRIPULANTES, SIRVIENTES Y MARINEROS PERTENECIENTES A LA TRIPULACION DE LA FRAGATA *Heroina* DURANTE SU PRIMER CRUCERO Y QUE VOLUNTARIAMENTE SE HAN ALISTADO PARA EL SEGUNDO:

Timothy Barnard	— Contramaestre.
Tomás Carey	— id.
Benjamin Lake	— id.
Manuel Mavilio	— Guardia marina.
James A.. Smith	— Ayudante de cirujano.
Jhon Currye	— Segundo contramaestre (ascendido á primer contramaestre).
Henry Dekers	— Condestable artillero (promovido á contramaestre).
Joseph C. Goss	— Mayordomo despensero (promovido a Contador).
Patter Russell	— Comisario.
John Heath	— Ayudante de armero.
Frederic Dimps	—Carpintero.
George Baker	— Maestro de velas.
Peter Berry	— Marinero.
Sailes Boline	— „
Manuel Castillo	— Soldado de desembarco
George Davis	— Marinero.
John Dreier	— „
José Enrique	— Soldado de desembarco.
John Jruin	— Marinero.
Joseph Lewis	— Mayordomo despensero.
Joseph Maesson	— Soldado de desembarco.
Germain Marshall	— „ „
Joseph Matthews	— Marinero ordenanza (muchacho).
James Moreta	— Marinero.
Thomas Quin	— Marinero ordenanza (muchacho).
Andrew Randell	— Marinero.
Henry Sauvage	— Marinero ordenanza.
George Stewart	— Marinero.
Thomas Taylor	— „
Samuel Thomas	— Muchacho.
Teniente D. Marcelo Vega	— Promovido a Capitán.
Ramon Ahumada	— Sargento.
Francisco Gonzales	— Corsario.
Juan Antonio Gonzales	— id.

Oficiales y tripulantes que desertaron en la Isla y que probablemente serán recogidos en ella:

5.° Teniente	— James Wilder.
Guardia marina	— John King.
Guardian	— Thomás Plant.
Marinero	— James Dunn (amotinado).
„	— Thomás Evans „
„	— Geo J. Ruberry „
„	— James Smith „
„	— Thomás Jones.
„	— James Walker.

Nota: Dos hombres que desertaron del bergantín *Dos Hermanos* tambien, probablemente, seran hallados.

Lista de Oficiales, tripulantes, sirvientes y marineros de la primitiva tripulacion de la fragata "Heroina" que regresaron á Buenos Aires en el bergantin "Dos Hermanos":

Francis H. Bulkeley	— 4.° Teniente.
Jeremiah Hotchkiss	— Cirujano.
James Harris	— Contramaestre.
Francisco Castelli	— Guardia marina.
Francisco Rivademar	— .. ..
Isaac Hurd	— .. ..
Thomas Walsh	— Armero.
Samuel Nicolls	— Comisario.
John Williams	— Patron de bote.
John Oldberg	— Marinero.
William Callow	— ..
Robert Harrison	— ..
José Gregorio Perez	— Sastre.
Robert Butcher	— Cocinero de cámara.
James Grant	— Muchacho sirviente.
William Hall	— Sirviente del coronel Jewett.
José y Antonio Zimmermann	— Esclavos.
G. C. Morton	— Secretario.

Cuerpo de marina: 1 capitan, 1 cabo y 12 corsarios, segun lista oficial trasmitida.

En la corbeta "Rose"

Jo: Williams	— En comision — 2.° Contramaestre.
W. Willison	— Capitan de presa.
Thomás Sullivan	— Marinero.
Richard Cornwall	— ..

Abordo de la fragata nacional *Heroina* en Puerto "Soledad", Islas de Malvinas, 23 de abril de 1821. — (fdo.) JEWETT. (Archivo General de la Nación. El primero en español, el último en inglés).

INDICE

Pág.

CAP. I — Consecuencias de la rendición de Montevideo. — Invasión y retirada de Pezuela. — La guerra civil: Arerunguá. — Evacuación de la Banda Oriental. — Derrocamiento de Alvear: Alvarez Thomas y Rondeau. — Campaña desgraciada sobre el Alto Perú. — Situación dificilísima. — Restauración de Fernando VII en el trono de la monarquía española. — Planes políticos aconsejados por Lord Strangford. — Proyectos reconquistadores de Fernando: expedición de Morillo. — La "Santa Alianza": Inglaterra y Estados Unidos..... 7

CAP. II — Fernando VII autoriza el corso. — El Supremo Director del Estado lo reglamenta y fomenta. — Condiciones en que lo autorizaba. — Ventajas decretadas en beneficio de los armadores. — Amenaza de una nueva expedición reconquistadora. — Medidas de defensa del gobierno argentino. — Desaparece el peligro por la sublevación del ejército español en "Cabezas de San Juan". — Eficacia de la guerra de corso en Europa y América. — Confesión de parte: en España, en Cuba, en el Perú. — Abusos de los corsaristas. — Honestidad argentina. — El corsario *Maipú* declarado pirata. — Cesación del corso. — Saludo a sus héroes!..... 21

CAP. III — Propósitos de expedicionar a los mares del Sud. — Alistamiento del *Hércules* y *Trinidad*. — Rebeldía de Brown. — Zarpa alzado contra la autoridad del gobierno. — En las regiones antárticas. — Se le reune el *Halcón*. — Corso en el Pacífico: presas. — El Callao: ataque y defensa. — Hácia el Guayás! — Ataque a Punta Piedras. — Derrota de Brown en Guayaquil. — Rasgos heroicos y miserias humanas. — Negociación y liberación de Brown. — Proa al Norte. — Pérdida del *Halcón*. — Misión del Dr. Handford. — Retirada de Brown. — Regreso a la patria. — Noticias alarmantes. — Hácia el Septentrion. — El Capitán Stirling. — Apresamiento del *Hércules*. — Inicua conducta de aquel oficial inglés. — Sentencia. — Regreso de Brown y su enjuiciamiento militar..... 45

CAP. IV — La corbeta *Halcón*. — El Dr. Echevarria la arma en corso. — Condiciones en que debía efectuarlo. — Sus tripulantes. — La goleta *Constitución* y su trágico fin. — Reunión en la isla de la Mocha. — Campaña en las costas del Pacífico. — La repartición en Galápagos. — Naufragio del *Halcón*..... 77

CAP. V — La goleta *Congreso*. — Su primer crucero. — Presas. — Venta en pública subasta. — Su adquisición por el Capitán Almeida. — Es habilitada para el corso. — Zarpa de Buenos Aires. — Destierro del coronel Dorrego. — Causas de tan severa medida. — Combate con el *Fernando VII*. — Llegada a Baltimore. — Recomendable conducta de las autoridades americanas. — Barcos visitados y presas hechas. — Terminación de la campaña..... 83

CAP. VI — Diego Chayter: sus antecedentes. — El *Independencia del Sud*. — Primer crucero: bloquea las costas gaditanas. — Captura del *San Buenaventura*. — En los mares de Oriente. — Regreso al Río de la Plata. — Segunda campaña. — Armamento de una división naval. — Condiciones en que lo ejecuta. — Tercero y cuarto crucero en las aguas del Atlántico. — Cesación del corso. — Representación de Stewart. — Deplorable remate: ¡en la miseria!..... 93

Pág.

Cap. VII — *La Argentina*, antigua *Consecuencia*. — Proyecto de corso. — Su armamento y equipaje. — A la vela! — Llegada a Madagascar. — Estorba el comercio de esclavos. — En la isla de Java. — El escorbuto. — Combate con piratas. — Su castigo. — Bloqueo de Manila. — Ataque en Santa Cruz. — En las islas Sandwich. — Recupera la *Chacabuco*. — El rey Kamehameha. — Rumbo a América. — Ataque y toma de Monterrey. — La hazaña en el Realejo. — Combate con *El Chileno*. — En Valparaíso. — ¡Despojado y preso! — La sentencia. — El Doctor Echevarría. — Datos biográficos de Bouchard 105

Cap. VIII — Expedición a ultramar: La *Reina María Isabel*. — Salida en convoy del puerto de Cádiz. — Enfermedad del Comandante Del Castillo. — Recalada en Tenerife. — El Comandante Capáz se recibe del mando. — Zarpa de las Canarias. — El transporte *Trinidad*. — El alzamiento: asesinato de oficiales. — Arribada al puerto de la Ensenada. — Presentación al gobierno argentino. — Recepción de los pasados. — Comentarios de la "Gaceta". — Medidas para apresar el convoy en las aguas del Pacífico. — Victoria de Blanco Encalada. — Don Dionisio Capáz: sus servicios y responsabilidades históricas... 144

Cap. IX — Alistamiento de la fragata *Heroína*. — El comandante Jewett. — Equipage de la nave: malos elementos. — El primer encuentro: apresamiento de la fragata *Carlota*. — Cambio de rumbo. — Descubrimiento de una conspiración. — Fusilamiento del cabecilla. — El escorbuto. — Recalada en las Malvinas. — Notificación a intrusos. — Relevo de Jewett. — Segundo crucero. — Presas portuguesas. — En Gibraltar. — Apresamiento de la *Heroína*. — Declarada buena presa por el almirantazgo portugués 167

Cap. X — Corsarios y corsaristas 187

Apéndice de notas complementarias e ilustrativas 247

ILUSTRACIONES

	Páginas
Copia de un daguerreotipo del Almirante Brown	Portada
Retrato del general Alvarez Thomas	10 y 11
„ del general José Viamonte	12 „ 13
„ de Fernando VII	22 „ 23
„ del general Martín Pueyrredón	32 „ 33
„ del general Martín Rodríguez	42 „ 43
„ del general Guillermo Brown	56 „ 57
„ del general Matías de Irigoyen	94 „ 95
„ de D. Hipólito Bouchard	104 „ 105
„ de D. Vicente Anastasio de Echevarría	108 „ 109
Itinerario del crucero de la *Argentina*	120 „ 121
Retrato del general Mariano Necochea	136 „ 137
Versos del Dr. Echevarría a Bouchard	140 „ 141
Hoja de servicios de Bouchard	142 „ 143
Retrato del Almirante Blanco Encalada	158 „ 159
„ del general Tomás Guido	168 „ 169
Modelo de patente de corso	188 „ 189
Modelo de nombramiento de comandante en corso	204 „ 205

FE DE ERRATAS

Pág. 80	línea 3	Dice mayor	léase mejor.
„ 105	„ 42	Dice Capitan Gral. de la	léase Capitan Grd. de la
„ 110	„ 21	Dice *Combay*	léase *Conway*
„ 120	„ 37	Dice Atorri	léase Alowi

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 13 29 12 06 021 3